

NR. 2 * KLEINE KRIEGSHEFTE * 10 PF.

Der polnische Feldzug hat gezeigt, was es heißt, Deutschland herauszufordern. In ihm konnte die Luftwaffe nicht allein beweisen, wie stark sie ist, sondern auch jedem, der es wissen muß, unzweideutig vor Augen führen, wie blitzschnell und erbarmungslos sie zuschlagen kann . . .

Noch begnügen sich deutsche Kampfflugzeuge, mit ihrem scharfen Auge die Kriegsmaßnahmen Großbritanniens zu überwachen. Nur des Befehls des Führers bedarf es, statt der unscheinbaren Last der Kameras die Vernichtung bringende Last der Bomben hinüberzutragen.

Aus einem Aufsatz des Generalfeldmarschalls Hermann Göring zur Jahreswende 1939/1940

Auf Piratenjagd im Kanal

Er geht ran wie Blücher — Die gebührliche Quittung

Es war eine schwierige und doch schöne Aufgabe, die zu lösen war: „Aufklärung in der Themsemündung, im Kanal und Jagd auf bewaffnete englische Schiffe."

Ein eiserner Wille beseelte die Männer, als sie ihr Ziel anflogen. Die Mehrzahl von ihnen trägt das Eiserne Kreuz und ist schon oft an der englischen Küste gewesen.

Vorn in der Kanzel sitzt der Beobachter, der sich im Spanienkrieg als „Eiserner Gustav" einen Namen machte. Die Besatzung ist stolz auf ihn: „Er geht ran wie Blücher, mit unheimlicher Präzision sitzen seine Bomben" . . . So kennen ihn die Männer.

„Ein wunderbares Gebiet ist der Kanal", meint der Bordmechaniker, während die anderen mit den Gläsern das Wasser in der Dämmerung absuchen.

Wo sind die einst so zahlreichen Schiffe an dieser Stelle des Kanals? Verschwunden!

Es dauert noch einige Zeit, dann wird es lebhafter. Hier gibt es keinen Spazierflug mehr. Das ist ein Unternehmen für handfeste Kerle, die der Gefahr ins Auge schauen und sie bannen.

Alle Nerven sind angespannt. Einer schaut links, der andere rechts, und von der englischen Küste her suchen Scheinwerfer in der Dämmerung den Himmel ab. Da unten ist es inzwischen lebendig geworden. Also heißt es auf der Hut sein. Zunächst schwimmen da allerdings nur „billige Kähne", wie der Flugzeugführer die kleinen Schiffe bezeichnet. Die Besatzung ist schon auf größere „Brocken" aus.

„Nanu . . . da unten — da ist das „Richtige" — „schätze 4000 bis 5000 BRT. — den nehmen wir an."

Der dunkle Punkt wird immer größer. Unser Flugzeugführer schlägt eine leichte Kurve. Der „Kahn" muß „beschnuppert" werden.

Schon ist der Deutsche gesehen worden. Gepfefferte Grüße fliegen ihm entgegen. Gleich darauf erhält der englische Pirat seine Quittung: Das völkerrechtswidrige Gebaren muß ihm natürlich gründlich versalzen werden. — Heran . . . Anflug . . . ein Druck auf den Abwurfknopf — und die erste Bombe nimmt haargenau Kurs auf den Engländer, schlägt mitten auf die Back!

Der Engländer wehrt sich trotz aufsteigender weißer Qualmwolke seiner Haut, schießt aus allen Rohren.

Ein zweiter Anflug! Treffer! Noch einmal: Auch die dritte Bombe sitzt!

Das ganze Schiff scheint sich unter den Explosionen aufzubäumen. Unser Kampfflugzeug macht, hochgehoben von dem gewaltigen Luftdruck, ein paar Sprünge.

Unten ein lodernder Trümmerhaufen! Zwei Stichflammen schießen hoch, ver-

Des Schwertes Spitze nennt Generalfeldmarschall Göring die deutsche Luftwaffe. Sie ist es — das hat sie im Polenfeldzug, das hat sie über der Nordsee, das hat sie auch an Englands Küste bewiesen. Hart im Angriff gegen den Feind und unerschütterlich in der Abwehr, ist sie das scharfe Schwert am Himmel, das auf jeden niedersaust, der die Hand gegen das Reich erhebt. Vor fünf Jahren war Deutschlands Luftraum ungeschützt. Heute wacht über Großdeutschland die stärkste Luftmacht der Welt. Der Geist der Fliegerhelden des Weltkrieges ist auferstanden in den Männern, die unter Führung Hermann Görings in den Geschwadern der fliegenden Verbände, in den Abteilungen der Flak und in der Luftnachrichtentruppe des Befehls harren, den endgültigen Sieg im großdeutschen Freiheitskampf zu erringen.



Sie können kommen; der Fliegerschütze ist bereit, sie zu empfangen

mischen sich mit dem weißen und schwarzen Qualm zu einer schaurig-prächtigen Farbensymphonie!

Das Schiff ist verloren; in wenigen Minuten ist sein Schicksal besiegelt. Eiligst rettet die Mannschaft sich in die Boote. Es hat, so spüren sie, doch schon Nachteile, auf bewaffneten Handelsschiffen zu fahren!

Kurs Nordost! Die Besatzung ist bester Laune. Draußen pfeift ein eisiger Wind. Von der englischen Küste her wetterleuchtet es wieder. Scheinwerfer recken erneut ihre Leichenfinger in den Himmel, suchen mit breitem und schmalem Lichtkegel den Horizont ab. — Vergeblich! Uns treffen sie nicht!

Dort unten liegen die Minensperren, links die der Englärder, rechts in weiter Ferne die der Niederländer. Von Holland her dringt strahlende Helle.

Der Kanal ist längst passiert. Kein Tommy ließ sich sehen, kein Jäger und Luftzerstörer brauste heran. Unten aber, da scheint in der Dämmerung ein englischer Zerstörer sein Heil in der Flucht zu suchen. Er hat die deutsche Maschine erkannt und gerät in höchste Aufregung. Der dunkelgrau aufgewühlte Wasserstreifen am Heck zeichnet seinen Fluchtweg an.

„Ein lohnender Flug; eine feine Sache, im Kanal englische Piraten zu jagen!" Mit diesen Worten klettern die vier aus ihrem Flugzeug, von der Bodenmannschaft herzlich beglückwünscht.

Arbeit des Spähtrupps wird ergänzt

Tiefflieger greift ein — Französische Infanterie machtlos

„Zwischen 14 und 16 Uhr klärt deutscher Tiefflieger über gegnerischem Vorgelände auf", meldet der Fernsprecher dem Zugführer in einem deutschen Vorpostenabschnitt. Das Dorf ist durch Drahthindernisse und Minen gegen feindliche Vorstöße aus dem nur 800 Meter entfernten, stark besetzten Wald gesichert. Was aber in und hinter diesem Wald los ist, blieb bisher unbekannt, da sich unsere Spähtrupps nicht unbemerkt in diese gut befestigte Waldstellung vorschleichen konnten. So muß Aufklärung auf anderem Wege gefunden werden.

Es ist schon kurz vor 16 Uhr. Ein kristallklarer Wintertag geht zur Neige. Wir haben seit zwei Stunden gewartet, ohne daß der gemeldete Tiefflieger eingetroffen ist. Gerade wollen wir unsere Unterkunft wieder aufsuchen, da plötzlich kommt er heran.

Mit gedrosselten Motoren pirscht er sich, einer Landstraße folgend, dicht über dem Erdboden fliegend, vor. Schnell noch einmal hinaus, um besser beobachten zu können. Da heult auch schon der Motor stark auf. Der Pilot gibt Gas und fegt unmittelbar auf die linke Kante der feindlichen Baumkronen zu. Schneidig liegt er in der Kurve. Jetzt kann er alles sehen,

was unseren Augen verborgen bleiben mußte. Nur Sekunden ist er über den Wipfeln, dann dreht er in Richtung Heimat ab. Jetzt erst bellt das erste MG. aus den französischen Stellungen. Zu spät, unser Flieger ist fort.

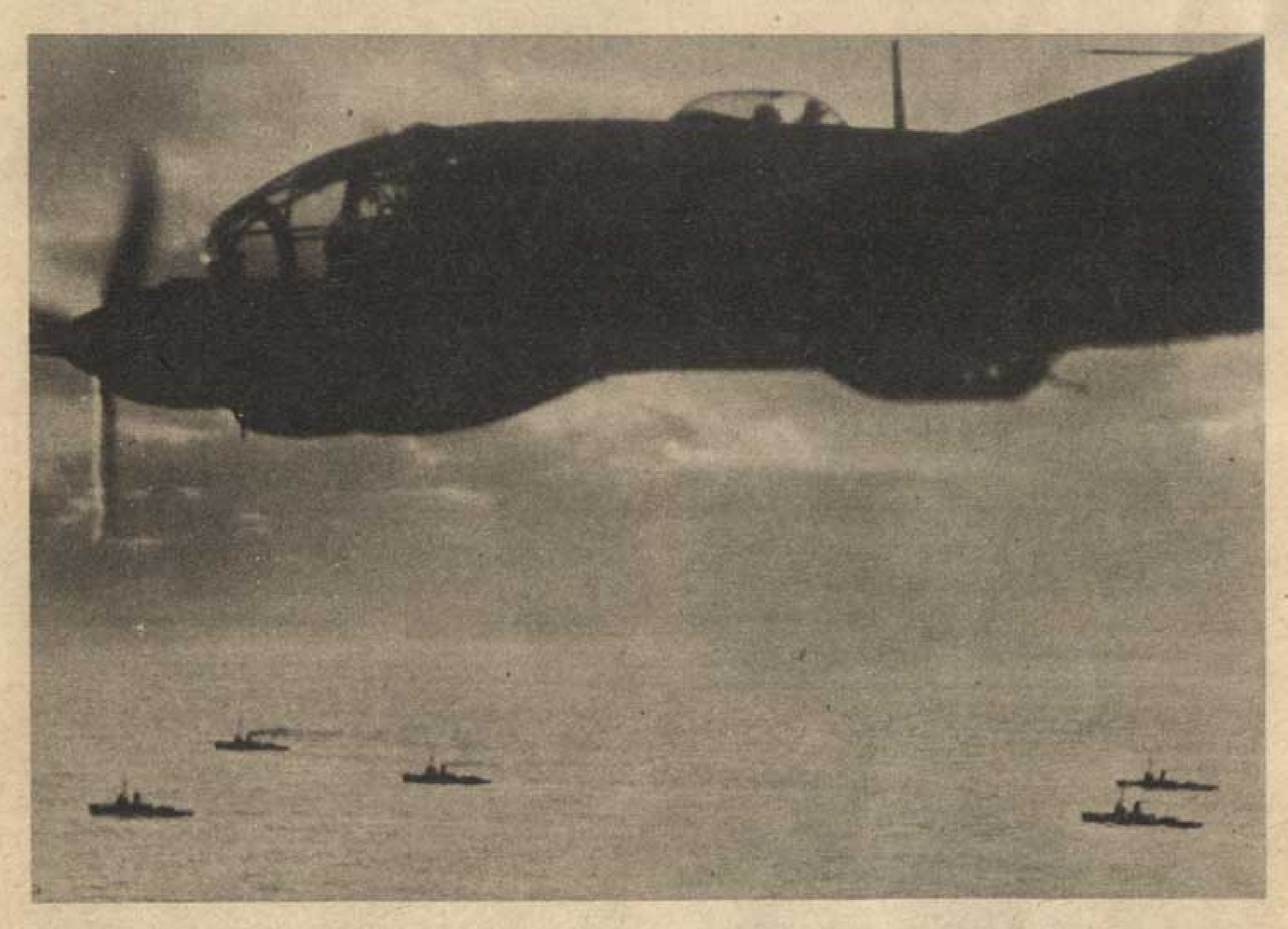
Schon glauben auch wir, ihn verschwinden zu sehen, da wendet er und steuert nochmals nach vorn auf uns zu. Nur wenige Meter über dem Boden fliegend, schien er über Hügel und Waldstücke hinwegzuspringen, als berühre er immer wieder den Erdboden. Wie eine Fliege, die mit Siebenmeilenstiefeln nach vorn marschiert.

Er braust heran, überfliegt ein zweites Mal den Wald, diesmal aber tiefer in Feindesland, um die rückwärtigen Stellungen zu erkunden. Aufgeregt knattern die französischen MG.s und Flugabwehrwaffen ihm entgegen. Kommt er unbeschädigt durch?

Sie kriegen ihn nicht! Der Flug ist zu schnell, die Geschosse erreichen ihn nicht mehr. Da dreht der Pilot wie zum Schein noch einmal um und fliegt ein drittes Mal über die feindlichen Linien hinweg. Die ganze Front ist mittlerweile in Aufregung gekommen. Ein wüstes Geballer fällt über unseren Flieger her, doch er zieht unbeirrt seine Kreise und muß jetzt wirklich alles gesehen und fotografiert haben. In einem großen Bogen wendet er dann von der Front ab und fliegt zurück zu seinem Horst.

Unsere Infanteristen sind hocherfreut. Ueberall kommen sie aus den Unterkünften und verfolgen das ungewohnte Ereignis. Noch immer ballern drüben MG.s. Plötzlich Abschuß. Ein Pfeifen und Heulen in der Luft, die französische Artillerie setzt ein. Ein paar Brocken lagen dicht neben uns, so als wolle sich der Gegner an unseren Vorposten für diesen schneidigen Aufklärungsflug rächen.

Doch was sind ein paar Schuß französischen Störungsfeuers. Die Scheiben klirren nur ein wenig. Hauptsache ist, wir wissen, was drüben los ist. Der Flieger hat seine Sache gut gemacht.



Begegnung auf hoher See mit einer deutschen Minensuchbootsflottille

Vor Englands Küste sinkt das Wrack

Des Feldwebels Feuerprobe — Wie Bälle fortgeschleudert

Weit auseinandergezogen liegen die Flugzeuge seit zwei Stunden auf ihrem Kurs. Grau liegt die See unter ihnen. Böen schütteln bisweilen die Flugzeuge. Hagel, Schnee und Regenschauer wischen über das Glas der Kanzel, während kilometerweite Gebiete mit einem dichten Schleier von Nebel verhangen sind.

„Churchill-Wetter"

Wir steigen hinein in jene Enge der Nordsee, die südlich in die Straße von Calais übergeht und auf der Karte wie ein gewaltiger Rachen sich ausnimmt. Das ist beileibe kein Flugwetter, wie man es sich als ideal denken möchte. Es ist vielmehr jenes „Churchill-Wetter", unter dessen Schutz sich das englische Reich sicher glaubt.

In den Kopfhörern ertönt das Wort „Land". Ein schwarzer Streifen dringt im Westen aus dem Meer. Kaum zu erkennen im Dunst von Wolken und Regen, ein kahler, verblassender Schatten: Englands Küste.



Schnell ist die Maschine vom Schnee gesäubert und wieder startfertig

Die Wolkenhöhe liegt bei 300 Meter. Fast 2 Kilometer ist jetzt die Sicht, die von Minute zu Minute besser wird. In unmittelbarer Nähe der Küste, deren Umrisse deutlich hervortreten, nimmt die Maschine ihren Weg nach Süden. Ein Leuchtturm liegt in greifbarer Nähe. Drüben lassen sich Häuser und Fabrikschornsteine deutlich ausmachen. Da hinten aber, im flachen Land, liegen, weit über die Küste verteilt, die Nester der englischen Jäger. Das deutsche Kampfflugzeug ist längst in ihrer Reichweite, ohne daß eine feindliche Tragfläche sich sehen läßt. Unter Ausnutzung jeder Tarnungsmöglichkeit fliegt es ungesehen unter die pechschwarze Tarnkappe der Wolken.

Der junge Feldwebel, der neben dem Flugzeugführer in der Kanzel sitzt, ist von einer quälenden Unruhe ergriffen. Es ist sein erster Feindflug und seine erste große Chance als Soldat. Er braucht die Griffe am Bombenabwurfgerät nicht noch zu überdenken. Er würde mit geschlossenen Augen jeden Hebel finden. Dennoch fiebert alles in ihm, wenn er daran denkt, daß heute morgen noch ein Englandflug für ihn nichts mehr als ein Traum gewesen war, daß plötzlich ein Ersatzmann gebraucht und er an diese Stelle befohlen wurde. Der Feldwebel ist erst seit ein paar Tagen bei der Gruppe. Glück muß man haben!

Wie ein Spuk

Die Humbermündung, das Tagesziel, ist erreicht. In weiten Kurven geht der Leutnant am Knüppel in die Kurve hinein. Unten herrscht ein Betrieb wie an besten Tagen. 10, 12 größere Handelsschiffe steuern die Nordsee an. Sie sind als Neutrale erkenntlich. Das Bild der Schiffe, der Molen und Hafenanlagen drüben scheint durchaus unter jenem Frieden zu stehen, den Mr. Churchill unter des Nebels Hülle leichtfertig zu preisen pflegt. Vergeb-

lich wartet oben im Heckstand der Funker auf die Jäger. Umsonst blicken die beiden in der Kanzel nach den gefährlichen weißen Bällen der Flak. Man glaubt an einen Winterschlaf.

In kaum 100 Meter Höhe rast die deutsche Maschine über eine der Molen dahin. Doch ehe die Menschen es noch recht erfaßt haben, ist das deutsche Kampfflugzeug wie ein Spuk verschwunden. Im Nordkurs geht es zurück, zwei Punkten nach, die in Höhe von Flamborough stehen.

Der Leutnant stößt einen Fluch durch die Zähne. Sollte man die verdammten Bomben wieder mit zurückschleppen, umsonst stundenlang über den Bach geschwebt sein?

Union-Jack am Heck

Aus den Punkten von Flamborough sind zwei Schiffe geworden, solide Kähne mit Dampfbetrieb. Auch ein verwegener Traum — wenn es Engländer wären, die man angesichts ihrer eigenen Küste angreifen könnte! Das gleiche geht dem Feldwebel durch den Kopf. Verdammt, das wäre eine Feuerprobe! Jetzt liegt der große Kasten unmittelbar vor ihnen. In weiter Kurve schiebt die Maschine heran. Und wie aus einem Munde dröhnt es plötzlich in den Hörern. Sie haben einen Engländer vor sich, der lustig die Flagge hißt, ein Engländer, der irrt, wie Churchill. Deutlich ist der Union-Jack am Heck zu erkennen. Vielleicht erkennen sie jetzt auch ihren Irrtum, der wohl dadurch entstand, daß sie aus der Humbermündung kommen und sie die Maschine für eine britische hielten.

Alle Spannung weicht der Ruhe vor dem Angriff. Aus der Linkskurve heraus zischen den Briten MG.-Garben vor den Bug. Auf dem 3000 bis 4000 To. großen Kasten laufen ratlos einige Männer zur Brücke. Er scheint, als blickten sie fragend herauf, als erwarteten sie vom Kapitän den Befehl zum Verlassen des Schiffes. Doch der bleibt stur. Der Dampfer nimmt größere Fahrt und versucht im Zickzack-Kurs dem Angriff zu entgehen.

Der Feldwebel ist über das Bombenabwurfgerät gebeugt. Ruhig fliegt die Maschine fast über dem Schiff, als die erste Bombe pendelnd in die Tiefe stürzt. Sie fällt fast backbord in die See. Doch dann,



Seine Gedanken sind bei den Kameraden am Feind

beim zweiten Anflug schon, erfüllt sich das Schicksal eines Schiffes, das seinen Namen unter der schwarzen Farbe verbirgt. Wir spüren bis oben hinauf den Luftdruck der Bombe. Wir glauben das Dröhnen, Krachen, Zittern und Schreien zu hören; das vernichtende Geschoß ist mittschiffs unmittelbar hinter dem Schornstein eingeschlagen. Eine fast haushohe Welle von weißem Dampf, aus dem rote Stichflammen hervorschießen, hüllt das Schiff minutenlang ein. Ein schneeweißer Schimmer verbirgt seinen Untergang.

Splitter und Trümmer

Als die Maschine nochmals zurückfliegt, zeigt sich der Treffer in seiner ganzen verheerenden Auswirkung. Das Mitteldeck liegt von Trümmern übersät. Die Wucht der Explosion hat die Brücke herausgerissen und die Matrosen und Offiziere, soweit sie nicht von Splittern und Trümmern getroffen wurden, wie Bälle in die See geschleudert. Zwei Boote auf Steuerbord hängen vernichtet vom gewaltigen Druck, zerstückelt

von Splittern, wie Uhrenpendel an einem oder zwei Trampen.

Zehn Mann mögen es sein, die im Meere treiben, zwischen Wrackstücken, an die sie sich verzweifelt klammern, während zwei oder drei mit schnellen Bewegungen umherschwimmen, als fürchteten sie, vom Schiff mit in die Tiefe gerissen zu werden.

Währenddessen züngeln aus den geborstenen Kesseln die Flammen über das Deck hin. Sie treiben vor sich her vier Mann, die immer wieder die beiden letzten heilgebliebenen Boote klarzumachen versuchen, die unter furchtbaren Anstrengungen ihr Leben retten wollen.

Ein steuerloses Wrack, so treibt es in der See. Das Heck ist bis auf die Reling eingetaucht. Es sinkt vor Englands Küste!

Zum erstenmal am Steuerknüppel

Glanzleistung nach schwerem Gefecht über der Nordsee

Ueber die weite Nordsee fliegt der zum Feindflug gestartete Verband deutscher Kampfflugzeuge dem befohlenen Ziel zu:

„Bewaffnete Fernaufklärung und Angriffe auf feindliche Geleitzüge an der englischen Ostküste" lautet der Einsatzbefehl.

Fern am Horizont taucht ein Pott aus dem Dunst, den sie sich sogleich einmal näher ansehen wollen. Hart Steuerbord liegt ein feindliches Vorpostenschiff, das beim Heranbrausen des Flugzeuges Warnsignale mit der Dampfpfeife ausstößt, deutlich erkennbar an den ausströmenden Dampfwolken. Der große Pott entpuppt sich aber als Neutraler — ist also nichts.

Doch was ist das? Da drüben hat sich wohl die ganze englische Handelsflotte versammelt? Eine große Anzahl von Handelsschiffen aller Art sind es, die da umherliegen. Das ist ein gefundenes Fressen.

Um einen vollen Erfolg zu erzielen, müssen unbedingt auch die anderen eingesetzten Flugzeuge herangefunkt werden, damit sie an dem Reigen teilnehmen können. Gerade will der Funker auf die Taste drücken — da sitzt ihm die unangenehme Ueberraschung schon im Nacken. Feindliche Zerstörerflugzeuge sind es, die da heranbrausen, zwei von oben und zwei von unten, die sich, von hinten kommend, in rasender Fahrt auf das Flugzeug stürzen und es aus 31 MG.-Läufen bedrohen.

Die Salve sitzt

Dem Funker vergeht das Funken. Blitzschnell vertauscht er die Morsetaste mit dem MG., und noch ehe der rechts anfliegende Zerstörer den ersten Schuß heraus hat, jagt ihm der Funker eine fabelhaft sitzende Garbe entgegen, die zischend in der Kanzel des Gegners verschwindet.

„Schieben, schieben", schreit der Funker am MG. seinem Flugzeugführer durch die Bordleitung zu, um ein besseres Schußfeld gegenüber dem sich in der Deckung des Leitwerkes heranpirschenden Zerstörer

Oberleutnant Münter (links), der den schwerverwundeten Flugzeugführer Oberfeldwebel Moldenhauer (rechts) ablöste und das Flugzeug bis zum Heimatflughafen zurückbrachte, obgleich er noch niemals einen Steuerknüppel in der Hand gehabt hatte, wurde von Generalfeldmarschall Göring mit dem E. K. II. und I. Klasse ausgezeichnet



Höchste Anspannung wird von Flugzeugführer und Beobachter bei jedem Feindflug verlangt. Besonders die Kursbestimmung auf hoher See erfordert großes navigatorisches Können



Rückflug! Ein wohlverdienter Imbiß, aber das Auge bleibt am Fenster, scharf ausschauend und lauernd

zu haben. Die erste MG.-Salve hat zwar gesessen — die Rauchentwicklung drüben beweist es — doch der Mann ist hartnäckig, und jetzt geht auch er zum Angriff über und haut dem deutschen Flugzeug den Rumpf voll, daß dem Funker die Fetzen um die Ohren fliegen. Er wischt sich mit dem Aermel das Blut aus den Augen, das aus einer heftig blutenden Wunde an der Stirn dicht über dem rechten Auge herunterströmt, und macht sich auf den nächsten Angriff gefaßt.

Inzwischen hat der Bordmechaniker aus der Wanne die von unten angreifenden Flugzeuge abgewehrt, reißt jetzt das MG. hoch und haut es durch das Seitenfenster, um die Feuerkraft gegen die erneut — nun von der Seite — angreifenden feindlichen Flugzeuge zu verstärken. Während einer Feuerpause reicht er dem Funker noch einige Trommeln Munition nach, und nun rasen die Feuerstöße der beiden MG.s dem Feinde entgegen.

Bald rechts, bald links

Abwechselnd machen sie Trommelwechsel, und wieder sitzen die Garben genau in der Kanzel und den Flächen des Angreifers, der nun schleunigst das Weite sucht. Ist er abgeschossen? Sie können sich weiter keine Gedanken darüber machen, denn ihr Flugzeug ist schon seit dem ersten Angriff in Bewegungen geraten, die ihnen, als „alten Hasen", reichlich komisch vorkommen.

Ihr Flugzeug ist inzwischen längst im Schutz der Wolken entkommen, und noch halten die merkwürdigen Bewegungen an, die sie sich zuvor während des Luftkampfes als Ausweichmanöver ihres Flugzeuges gedeutet haben. Bald liegt die Kiste links, dann hängt sie wieder nach rechts, und jetzt, dem Funker läuft es kalt über den Rücken herunter, zieht der Pilot die Kiste so steil nach oben, daß sie wie eine reife Pflaume am Himmel hängt — so bilderreich drückte sich jedenfalls der Funker, Oberfeldwebel L. aus, der uns im Gruppengefechtsstand das gefährliche Abenteuer erzählt.

Von drei Schüssen getroffen

„Da stimmt etwas nicht, fährt es mir durch den Sinn", berichtet uns der Oberfeldwebel weiter, und um mir endlich Klarheit zu verschaffen, übergebe ich dem Bordmechaniker meinen Platz im Heckstand und krieche nach vorn. Am Durchgang zur Kanzel hockt bewegungslos ein Mann der Besatzung. Ich denke: Das ist der Oberleutnant M., der sich hier einen kurzen Augenblick ausruhen will und zwänge mich an ihm vorbei. Doch als ich dem Flugzeugführer auf die Schulter klopfe, schau ich statt ihm dem Oberleutnant M. ins Gesicht,

der zuvor noch nie einen Steuerknüppel in der Hand gehabt hatte.

Schon während des ersten Angriffs der feindlichen Zerstörer hatte der Flugzeugführer drei schwere MG.-Schüsse bekommen, so daß er über dem Steuer zusammensackte. Oberleutnant M., der übrigens erst kürzlich wegen besonderer Leistungen aus dem Unteroffizierstand zum Offizier befördert worden war und sich nun auf seinem ersten Flug als Offizier befand, erfaßte sofort die Situation und riß, während die feindlichen Flugzeuge auf uns einhackten, den verwundeten Flugzeugführer mit einer Hand aus dem Sitz, während er mit der anderen den Steuerknüppel faßte und das Flugzeug weiterlenkte.

Kurs nach der Sonne

Mit unendlicher Mühe gelang es ihm, den Flugzeugführer, der mit den Füßen in den Pedalen der Seitensteuerung festgehakt war, herauszuziehen und sich an seine Stelle zu setzen. Keiner konnte ihm helfen, denn jeder Mann der Besatzung stand an seinem Platz, der Beobachter und Kommandant vorn am MG. in der Kanzel, um den Gegner erfolgreich abzuwehren.



Bussard ‚Harald' bringt ihnen Glück. Diesen stolzen Vogel haben sich die Männer einer Bereitschaftsstaffel als Maskottchen auserwählt

Jetzt waren mir auch die unwahrscheinlichen Bewegungen des Flugzeuges klar, und ein schweres Stück Kampf lag noch vor uns; der Heimflug über die Nordsee stand uns ja noch bevor mit einem Flugzeugführer, der soeben auf eigene Faust, der Not gehorchend, das Fliegen lernte . . ., berichtet uns Oberfeldwebel L. weiter, der selbst noch mit verbundener Stirn und angeschwollenem rechten Auge vor uns sitzt und uns nun wieder gefaßt und lebendig erzählt.

Nun hängt alles von dem reibungslosen und zuverlässigen Zusammenarbeiten der Besatzung ab, davon, zunächst richtigen Kurs nach der Heimat zu finden. Ohne jedes Nachrichtenmittel, denn die wesentlichsten Kabel der Nachrichtengeräte sind zerschossen, die Verbindungen mit dem Heimathafen damit abgeschnitten. Allein und verlassen hängen wir über der Nordsee. Nach der Sonne bestimmen wir den ungefähren Kurs.

Währenddessen schneide ich dem verwundeten Flugzeugführer Kombination und Uniform auf, um an seine Wunde heranzukommen. Der Kommandant hat sich inzwischen vorn in der Kanzel ausgezogen und reicht mir nun Teile seiner Wäsche zum Verbinden und Verpacken der Wunden herüber.

Mit zittriger Hand

Der Bordmonteur unterstützt schon seit einiger Zeit unseren neuen Flugzeugführer, reguliert die Motoren ein, kontrolliert den Brennstoffverbrauch und langsam schwindet die Aufregung: Wir müssen es schaffen.

Doch plötzlich läuft ein Motor unregelmäßig, und der verwundete Flugzeugführer, der bisher bleich und teilnahmslos dagelegen hatte, wird unruhig und verlangt mit Zeichen — sprechen kann er nicht — nach Papier und Bleistift. Mit zittriger Hand schreibt er auf das Blatt: „Latten verstellen." Trotz seiner Betäubung hat er die Ursache des Schadens erkannt und der Bordmonteur machte sich daran, diesen abzustellen.

Bald brummen die Motore wieder in regelmäßigem Lauf, obwohl die Lattenver-



Generalfeldmarschall Göring im Gespräch mit Flugzeugführern im Westen

stellung offenbar durch einen im Luftkampf erhaltenen Treffer angekratzt sein mußte. Die Maschine steckte nun wieder mitten im Schneesturm drin. In wenigen Minuten sind die Flächen mehrere Zentimeter dick vereist, die Maschine tanzt in wilden Kunstflugfiguren nach links und rechts, auf und herunter. Endlich läßt der Dreck nach, die Sicht wird besser.

Als wir nach einer weiteren halben Stunde tatsächlich genau über unserem Heimathafen herauskommen, kennt unsere Freude keine Grenzen. Nun naht die Landung: Wir wollen mit eingezogenem Fahrgestell eine Bauchlandung machen. Doch plötzlich wird auch unser Flugzeugführer wieder wach. Sein Verantwortungsgefühl für die Kameraden läßt dem prächtigen Kerl, dem der kalte Schweiß in Strömen herunterrinnt, keine Ruhe, bis er selbst wieder am Steuer sitzt, um die Landung vorzunehmen. Kaum kann er sich sitzend aufrechterhalten. Der Bordmonteur muß ihn abstützen, doch sicher setzt er zur Landung an.

Noch während die Räder aufsetzen, bricht er erschöpft zusammen — mit äußerster Energie hatte er sich bis zum entscheidenden Augenblick zusammengerissen; seine Kameraden sind gerettet. Am Platzrand wird er sofort von einem Kraftwagen aufgenommen und begleitet von einem Arzt ins Luftwaffenlazarett eingeliefert.

Mit bunten Tüchern

Getarnte Flugzeugfalle — Kampf gegen Treibmine

Daß unsere Englandflieger nicht nur gegen feindliche Flieger, gegen mit Flak schwer bestückte Kriegsschiffe täglich kämpfen, sondern auch andere Gefahren meistern müssen, darüber berichtet die Besatzung eines deutschen Aufklärers:

Aus der Höhe stießen wir auf die Boote herab, die wir ursprünglich als harmlose Fischkutter ansprachen. Scheinbar holten sie Netze ein und kümmerten sich gar nicht um uns. Von einigen Booten winkte man uns mit weißen und blauen Tüchern zu. Gerade wollten wir abdrehen, als wir heftiges Feuer erhielten. Die harmlosen Fischer entpuppten sich plötzlich als eine englische Flugzeugfalle gemeinster Art. Treffer im rechten Tragdeck und in der rechten Motorenkanzel zwangen uns leider zum schleunigen Rückflug, denn die Maschine war nicht mehr in Ordnung.

Zwar gewannen wir anfänglich noch einige tausend Meter Höhe, mußten dann aber wassern, um zu versuchen, unsere Schäden so auszubessern, daß wir den Heimatflughafen erreichten. Die See war zu unserem Glück einigermaßen ruhig. Der Funker bastelte trotz seiner Fleischwunde am Oberschenkel an seinen Geräten, während wir uns um den Motor und besonders das Leitwerk bemühten, das übel zugerichtet war.

Zweimal sahen wir schwache Rauchwolken am Horizont. Dann kam die Nacht und mit ihr eine sehr rauhe See. Wir hatten Treibanker ausgeworfen, um einigermaßen ruhig zu liegen. An Schlaf war natürlich nicht zu denken. So hielten wir Ausschau nach U-Booten und nach Fliegern.

Bei Tageslicht arbeiteten wir weiter. Plötzlich meldete Unteroffizier M. etwa 20 Meter voraus eine treibende Mine. Es war ein mächtiger grüngrauer Ball, der zu zwei Dritteln im Wasser lag und sich schnell auf uns zu bewegte. Mit dem Fuß stieß und drückte der Unteroffizier sie an uns vorbei. In diesen Sekunden wagte kaum einer zu atmen. Pitschnaß kam er wieder herauf und lachte, als wir ihm die Hände schüttelten.

Gegen Mittag umflogen uns deutsche Stukas und gaben Antwort auf unser Signal. Zehn Minuten später stiegen wir an Bord des Flugsicherungsbootes, das uns und ebenso unsere Maschine heim an die deutsche Küste brachte.

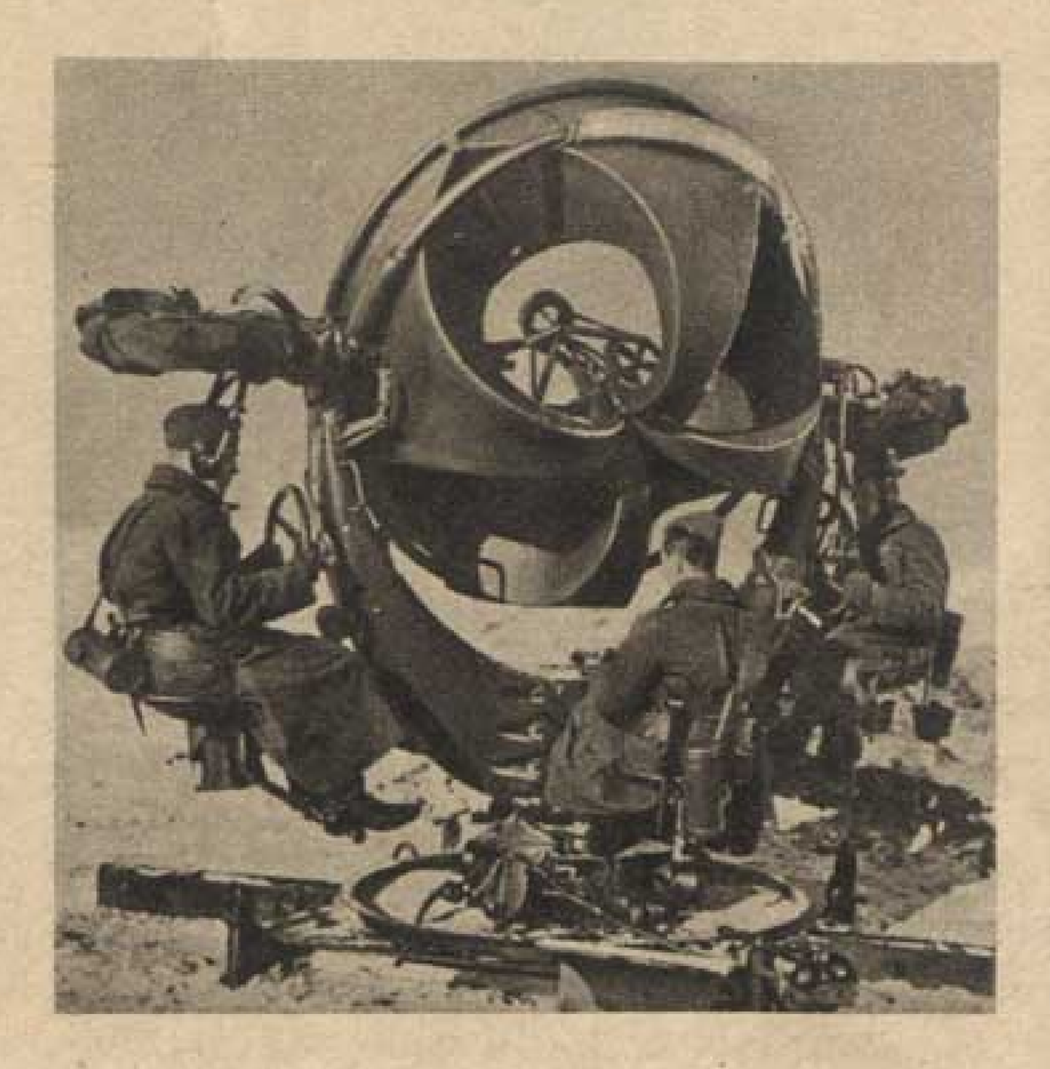
*

Ein kurzer, knapper Bericht, aber er zeigt, aus welchem Holz unsere Flieger geschnitzt sind.

Häschen, Kettenhund, Wetterfrosch

Was ist ein Kugelfänger? — Fremdwörter aus der Fliegersprache

Abmontieren: Zerbrechen des Flugzeuges in der Luft.
Abschmieren: Seitliches Abrutschen des Flugzeuges.
Affenfahrt: Ueberaus hohe Geschwindigkeit eines Flugzeuges.
Auf die Schnauze stellen: Sturzflug.
Auf die Tube drücken: Gas geben.
Aufgeblasene Konkurrenz: Luftschiffer.
Aus allen Knopflöchern funken: Aus allen Rohren schießen.
Aussteigen: Fallschirmabsprung.





Flak mit Horchgerät und Geschütz auf der Wacht

Bauchlandung: Landung mit eingezogenem Fahrgestell.
Bockig: Böiges Flugwetter.
Bruch: Beschädigtes Flugzeug, Unfall.
Damenlandung: Wenn sich das Flugzeug bei der Landung überschlägt.
Der Motor kotzt: Störungen im Motor.
Divisionswurst: Fesselballon.
Drücken: Betätigung des Höhensteuers, um Höhe zu verlieren.
Eier legen: Bomben abwerfen.
Einschaukeln: Erstlingsflug eines Passagiers oder sich einfliegen auf einen neuen Flugzeugtyp.
Emil: Führer eines zweisitzigen Flugzeuges.
Fahrstuhllandung: Wenn das Flugzeug bei der Landung rasch durchfällt.
Fliegerehe: Die Zusammenarbeit zwischen „Franz" und „Emil".
Franz: Beobachter eines Flugzeuges; verfliegen heißt daher auch „verfranzen".
Häschen: Unerfahrener Anfänger.
Hemd des Kommandanten: Ausgelegtes Landekreuz.
Hinrotzen: Eine Bruchlandung machen.
In den Bach fallen: Ueber See abstürzen.
Kaffeemühle: Dauernd Kurven fliegen, wie es seinerzeit beim Luftkampf üblich war.
Kavalierstart: Wenn das Flugzeug nach dem Abheben vom Boden angedrückt und dann steil hochgezogen wird.
Kettenhund: Das zweite Flugzeug einer Kette.
Kleinholz machen: Zerbrechen von Teilen des Flugzeuges bei der Landung.
Kiste: Flugzeug.
Kiste vollrotzen: Beim Luftkampf zahlreiche Treffer anbringen.
Kopfstand: Wenn sich das Flugzeug bei der Landung halb überschlägt und mit dem Motor im Boden steckenbleibt.
Korkenzieher: Gleitflug in Steilspiralen.
Kugelfänger: Das letzte Flugzeug einer Kette.
Latte: Propeller.
Lutschen: Mit Hilfe eines Sauerstoff-Apparats in großen Höhen atmen.
Pulle reinschieben: Gas geben.
Reife Pflaume am Himmel: Wenn das Flugzeug infolge zu geringer Fahrt unstabil wird.
Salonbruch: Leichte Beschädigung eines Flugzeuges.
Schieben: Abdrängen eines Flugzeuges durch Seitenwind oder wenn man ohne Verwindung eine Kurve fliegt.
Schmieren: Eine Kurve mit zu großer Verwindung fliegen und dadurch an Höhe verlieren.
Sprit: Benzin.
Sprit in die Antenne schieben: Strom einschalten.
Vogel: Flugzeug.
Wackeln: Leichtes Schwanken des Flugzeuges um die Längsachse, damit zeigt auch der Flieger vor der Landung seinen Erfolg im Luftkampf an.
Waschküche: In den Wolken fliegen, Nebel.
Wetterfrösche: Meteorologen.
Wölfe der Luft: Jagdflieger.
Ziehen: Verstellen des Höhensteuers nach oben durch Ziehen des Knüppels gegen die Brust, um Höhe zu gewinnen.

Mit 27 Einschüssen zurückgekehrt

Ungleicher Kampf — Ein Aufklärer gegen fünf Jäger

„Alles fertig?" — Ein dreimaliges „Jawoll, Herr Leutnant!" Ein Kopfnicken zum Flugzeugführer, und schon fegt die kampferprobte Maschine über den Platz. Bald blicken wir, so erzählt der Beobachter nach der Rückkehr vom Feindflug, auf eine völlig verschneite Landschaft, aus der sich nur Wälder und Städte, Flüsse, Straßen und Eisenbahnlinien dunkel abheben. Im Norden von uns liegt das Dreiländereck, wo Deutschland, Luxemburg und Frankreich zusammenstoßen. Links von uns, im Süden, Saarbrücken.

„Achtung! Unter uns die Grenze!" — Gleichmäßig brummt unser guter Vogel dahin und gehorcht dem leisesten Druck des bewährten Flugzeugführers, der die Maschine inzwischen auf die befohlene Höhe gebracht hat.

„Gut auf Jäger aufpassen, besonders ge-



Merkwürdig! Heute sind die britischen Handelsschiffe bewaffnet, aber als sie nach den Worten Churchills noch unbewaffnet waren, konnten sie auch schon schießen. Dieser Treffer stammt von einem „harmlosen" Briten

gen Sonne beobachten." So ruft der Leutnant in die Bordverständigung hinein. Schon rein gefühlsmäßig erfolgt dieser Ruf, denn jeder weiß vom anderen, daß alle wie ein Luchs aufpassen.

„Unter uns Flakbeschuß" — Verflucht, also dann gibt es heute kein heimliches Einschleichen. Doch ein Trost bleibt: sie werden uns schon wieder verlieren. Und da ist schon unser erstes Ziel. Schnell das Reihenbildgerät eingestellt und eingeschaltet. — So, das hätten wir. Nach Westen zu ist eine wundervolle Sicht auf 100 Kilometer schätzungsweise. Das nächste Ziel liegt 50 Kilometer vor uns — also weiter! Wie langsam doch die Minuten vergehen.

„Alles in Ordnung?" — Jawoll, Herr Leutnant, so tönt es dreimal zurück. Nur die Flak beschießt den deutschen Aufklärer weiter, zum Glück viel zu kurz. Zum Glück? Das kann auch Taktik sein; denn die Flakwölkchen können den feindlichen Jägern ein guter Richtungsweiser sein.

Der Beobachter entschließt sich, einen anderen Kurs einzuschlagen, um die Spuren zu verwischen. Und da ist auch schon das zweite Ziel; auch das gibt noch ein fabelhaftes Reihenbild — kaum ist es fertig, plötzlich die Meldung aus dem Heckstand:

„Hinter uns drei Jäger, Entfernung etwa 3 Kilometer."

Sapperlot, soll das heute so enden?

„Dahinter noch zwei Jäger", lautet der zweite Ruf des Heckschützen.

Jetzt muß sich unsere Zusammenarbeit bewähren. Fünf gegen einen, na, dann man tau! Mag das Verhältnis bezüglich Zahl des Gegners und Bewaffnung auch noch so ungünstig für uns sein — sie sollen es nicht einfach haben, wir müssen durchhalten!

In Reihe hintereinander kommen die Gegner heran, auf beiden Seiten werden die MG.-Trommeln leergeschossen, nur mit dem Unterschied, daß der deutsche Fernaufklärer immer wieder einen neuen Gegner vor sich hat. Zum zweitenmal brausen die fünf Jäger unter starkem gegenseitigem Feuer an der braven Kiste vorbei — eisern und ruhig erwidern die deutschen MG.s das Feuer. Auch dieser Angriff ist überstanden. Wo bleibt der Feind?

Zum Denken ist keine Zeit, alle Handgriffe an den Maschinengewehren, wie etwa das Trommelwechseln, werden wie im Schlafe ausgeführt. Und siehe da — auch zum drittenmal fliegt die Reihe der fünf Morane an, hintereinander ertönt im Rükken das Tack-tack-tack unseres Heck-MGs. Es ist ein wüster Zirkus um uns herum. Doch unsere Abwehrmanöver wirken, unsere Schüsse scheinen gut zu liegen. Da — Glas splittert in der Kanzel, es wird langsam ungemütlich . . .

Auch das noch — es kommt die Mitteilung aus dem Heckstand, daß unser Schütze einen Beinschuß abgekriegt hat; schnell klettert unser Leutnant nach hinten, um an Stelle des Verwundeten Angriffe von unten abwehren zu können. Doch wir warten und warten, den fünf Herren scheint es noch ungemütlicher geworden zu sein als

uns — sie kommen nicht noch einmal wieder; ein deutscher Fernaufklärer hat ihnen gezeigt, daß eine deutsche Besatzung zu kämpfen und — zu siegen weiß.

Bei Nancy erreichen wir eine Wolkendecke, in die wir hinabstoßen wollen. Doch da — der linke Motor macht nicht mehr mit, der Propeller bleibt stehen. Das wird ja heiter! Mitten über Feindesland mit einem Motor! Also stur Kurs nach Osten. — Endlich die Grenze. Nach einer halben Stunde landet das Flugzeug glatt.

Wie hart der Kampf gewesen war, geht aus der Feststellung hervor, daß der Aufklärer 27 Einschüsse aufzuweisen hatte. Der Beinschuß des Heckschützen stellte sich glücklicherweise nur als ein mehrere Zentimeter langer Streifschuß heraus. Aber nicht nur gegen die Ueberlegenheit von fünf Jägern hatte diese Besatzung zu kämpfen, sondern auch gegen den grimmigen und unerbittlichen Feind Kälte. Im Eifer des Gefechts hatte man nicht Rücksicht auf den Schutz der Hände genommen, und so gab es eben „leicht" erfrorene Finger. Aber der Staffelkapitän sagte ganz richtig: „Lieber vom Arzt als vom Pastor behandeln lassen!" Und das wurde ja denn auch gleich getan.

Die dänische Flagge frech mißbraucht

Der verdiente Lohn dafür — Ein kleiner Schwindel ging daneben

Es ist schon Nacht geworden, als über die Gebäude unseres Horstes heimkehrende Maschinen hinwegbrausen. Kriegerische Gespenster, die eine lange Reise hinter sich haben, die in Winter und Nacht über die Nordsee jagten, den Engländer packten, wo sie ihn fanden, und die nun dem Drehscheinwerfer ihres Platzes zugestrebt sind und in aufstiebendem Schnee landen.

Bewaffnete Aufklärung, so hat der Auftrag gelautet. Hier die Erlebnisse zweier Besatzungen.

Der Leutnant, der selbst am Steuer sitzt und Kommandant seiner Maschine ist, hat den Flug bis kurz vor der englischen Küste hinter sich, da erreicht ihn durch Funk ein neuer Befehl, und er geht auf neuen Kurs. Etwa 10 bis 15 Kilometer von der eng-



Der Bordschütze jagt dem feindlichen Flugzeug eine Salve in die Flanke

lischen Küste entfernt trifft er auf ein Schiff, ein englisches Vorpostenboot. Das Fahrzeug aber führt die dänische Flagge (!). Er fliegt es an, er feuert Warnschüsse vor Bug und Heck. Dem Völkerrecht entsprechend müßte jetzt das Schiff die Flagge niederholen und die richtige Flagge setzen.

Nichts davon geschieht, statt dessen aber ziehen um die deutsche Kampfmaschine die Leuchtspuren englischer Flak herum, die dieses Schiff eindeutig als englisches Vorpostenschiff erkenntlich werden lassen. Zum Glück gehen alle Schüsse vorbei, schon fliegt auch unser Leutnant einen Angriff auf den Gegner, bringt die Flak durch sein MG.-Feuer zum Schweigen, schmeißt seine Bomben an dem Pott einmal vorbei und setzt ihm dann, in dreißig Meter Höhe anfliegend, einen ganzen Segen von Bomben auf das Deck. Er hat nach dem Angriff seine Kurve noch nicht beendet, als der Engländer schon lichterloh brennt. Das Schiff war etwa 800 bis 1000 Tonnen groß.

Vergnügt sitzt die zweite Besatzung des gleichen Verbandes zu Hause, die ganz besonderen Grund hat, sich ins Fäustchen zu lachen. Der englische Rundfunk meldet nämlich am Morgen nach dem Unternehmen, daß dieses Flugzeug von drei Jägern angegriffen und „vernichtet" worden sei. — Nun wollen wir erzählen, wie es wirklich war.



Die Messerschmitt - Jagdeinsitzer, die im Großserienbau hergestellt werden, sind der Schrecken der englischen Luftwaffe

Der Oberfeldwebel und der Feldwebel — Flugzeugführer und Beobachter dieser Maschine — sind zwei prächtige Burschen, die den nötigen Humor im Bauch haben. Sie bekamen auf ihrem Flug die Südostküste von England in Sicht und flogen dann nordwärts. Dabei überflogen sie ein Handelsschiff, das sofort auf sie das Feuer eröffnete und ihnen eine Leitung durchschoß, so daß es ihnen nicht mehr möglich war, ihre Bomben gezielt zu werfen. Unmittelbar danach wurden sie von vier feindlichen Jägern angegriffen, so daß sie ihre Bomben im Notwurf in die See schmissen, die Kiste auf Fahrt drückten und in geringer Höhe über dem Wasser zu entwischen versuchten.

Zwölf Minuten dauerte das Gefecht. Immer hin und her, nach links und rechts geschaukelt, so daß die Geschoßgarben der Jäger möglichst oft vorbeispritzten. Der Pimpf aber hinten — damit meinen sie ihren kleinen Funker — der ist nicht ängstlich. Der schoß, was er aus seinem MG. herauskriegte, und freudestrahlend konnte er melden, daß einer der Engländer unter erheblicher Qualmentwicklung verduftete. Ob dieser Jäger nun nach Hause gekommen oder ob er in die See gefallen ist, wie es den Anschein hatte, das haben unsere Soldaten nicht mehr sehen können.

Sie sind so ehrlich, das zu sagen, und sie melden keinen Abschuß, wenn er nicht ganz sicher ist. Es war der englische Rundfunk, der uns sozusagen die Bestätigung des Abschusses brachte. Er gab sie nicht etwa zu —, bewahre. Wohl aber meldete er, daß das deutsche Flugzeug von drei Jägern angegriffen und „vernichtet" wurde. In dieser Meldung sind also offenbar die zurückgekehrten Jäger gemeint, denn vier waren es, die angegriffen haben. Der vierte dürfte wohl verloren sein, die deutsche Kampfmaschine aber nicht. Trotz der 60 Treffer, die sie in Rumpf und Flächen abbekommen hat.

Feind im Anflug! Alarm!!!



Bereit sein ist alles! Das zurückgekehrte Jagdflugzeug wird sofort wieder mit Munition versehen



Englische Flieger gemeldet! Im Laufschritt ran an die Maschinen — jeder will der erste sein

Dem Feind entgegen, zum Kampf Maschine gegen Maschine, Mann gegen Mann! Ihr fliegerisches Können, Kaltblütigkeit und unbeugsamen Mut beim Angriff haben unsere Jäger unzählige Male bewiesen



Der Einsatzbefehl ist gegeben. Die Angriffspunkte werden festgelegt



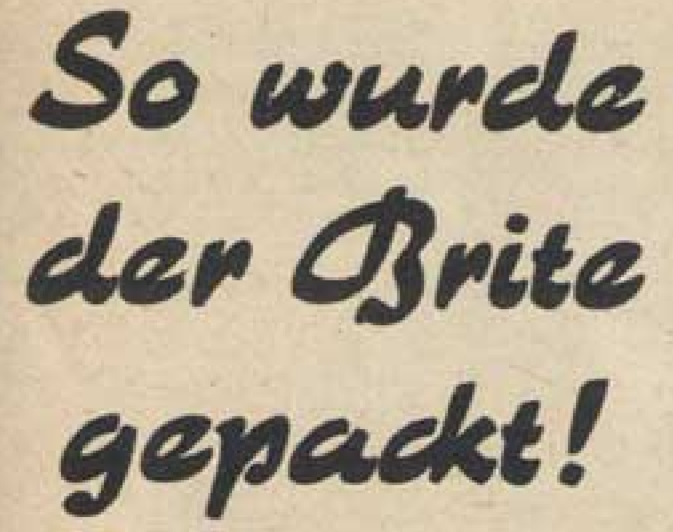
Die Besatzung macht sich startklar. Der eine hilft dabei dem andern

Ebenso wie unsere U-Boote führt auch unsere Luftwaffe unentwegt und zielbewußt Krieg gegen England. Das weite Gebiet der Nordsee wird täglich von unseren Kampfflugzeugen, die sich durch kein Wetter abhalten lassen, abgesucht. Auch die britischen Geleitzüge nützen nichts, wo sich eine Beute zeigt, da wird sie von unseren kühnen Fliegern geschlagen



Das Schiff hat das Zeichen zum Stoppen nicht beachtet. Wie ein Habicht stößt das Kampfflugzeug auf die Beute nieder

Die Bombe hat gesessen! Schwer getroffen sackt das Schiff, wie schon viele vor ihm, hecküber auf den Grund des Meeres



So wurde der Brite gepackt!

Mit Karte und Kompaß hat der Flieger, unter sich die einsame Wasserwüste, sein Angriffsziel erreicht



Bewaffnete feindliche Schiffe tauchen auf. Schon ist das Flugzeug über ihnen, bereit zum Angriff



Inzwischen waren auch die Jäger nicht müßig. Stolz wird der erste Abschuß durch einen weißen Strich vermerkt

Die Besatzung geht an Bord eines Sturzkampfflugzeuges

Kampfflugzeuge auf Feindflug

Durch die Maginotlinie durchgeschlagen

In Kombination und Pelzstiefeln — Mit der Pistole in der Hand

Im Verlauf eines Luftkampfes mußte ein deutsches Aufklärungsflugzeug eine Notlandung in den französischen Bunkerlinien vornehmen. Zwei Mitgliedern der Besatzung gelang es, sich durch die Maginotlinie durchzuschlagen. Generalfeldmarschall Göring zeichnete die beiden tapferen Männer für ihr unerschrockenes Verhalten mit dem E. K. II. und I. Klasse aus.

Wir sind in Forbach. Durch die aufgebrochenen Mauern eines halb zerschossenen Hauses blicken wir zum Feind. Ein sonnenklarer Nachmittag. Weit schaut man in Feindesland. Hier und dort haut die Artillerie ein. Hoch oben in der Luft liegen Jäger und eine große Aufklärermaschine.

Zwischen Bunkern notgelandet

Gerade will mir ein Infanterieleutnant einen markanten französischen Befestigungspunkt zeigen, als wir plötzlich vor uns eine brennende Maschine im Gleitflug niedergehen sehen. Eine deutsche Maschine? Ein Aufklärer. — — Zwischen den französischen Bunkern muß sie notgelandet sein. Etwa vier bis fünf Kilometer vor uns. Ist die Besatzung tot, verwundet, gerät sie in Gefangenschaft? — Das sind die Fragen, die wir uns plötzlich stellen. Mit Bestimmtheit will mein Nebenmann das Flugzeug als deutsche Maschine erkannt haben. — — — Jetzt schlagen Stichflammen auf! Entweder beim Aufschlag explodiert oder von der Besatzung in Brand gesteckt ... Fliegerkameraden, die in Gefahr sind! — — — Wir warten. Ein Vorstoß bis zur Aufschlagstelle kann nicht unternommen werden.

Zwei Stunden sind bereits vorbei. Das Schicksal der Besatzung scheint besiegelt zu sein. — — Da! Dort! Zwei Gestalten kommen angewetzt. — — Sie verschwinden jetzt im Hohlweg, drücken sich an der Waldecke vorbei, laufen in Richtung auf Forbach.

Auf Leben und Tod

Freund oder Feind? Jetzt tauchen sie wieder auf. — Ein Blick durch das Fernglas. — Zwei Flieger in ihrer Kombination. Aus der vorhin brennend notgelandeten Maschine? — Sie müssen zur Besatzung gehören! Haben sie sich durchgeschlagen? Wir pirschen uns entgegen. Nach fünf Minuten stehen wir einander gegenüber. Wirklich sie sind es: Flugzeugführer und Beobachter des deutschen Aufklärers. Der Beobachter ist verwundet, hat einen Steckschuß im Oberschenkel, aber trotzdem hat er den Lauf auf Leben und Tod durchgehalten. Nun kann er nicht mehr. Auf ein Brett legen wir ihn, heben ihn über Hindernisse, tragen ihn ins nächste Haus.

Stoßweise erzählt der Flugzeugführer, ein Unteroffizier, von diesem dramatischen Flug. „Auftrag: Aufklärung über einem bestimmten Gebiet." Fast alle Objekte waren bereits abgeflogen, fotografiert, als in der Gegend von Metz, in etwa 8200 Meter Höhe, drei französische Jäger — Morane — ankamen. Wir wehren uns mit allen MGs. Beim dritten Anflug haben sie anscheinend den Bordmonteur und den Funker erledigt. Ich rufe mehrmals nach hinten durch, aber niemand meldet sich mehr. Auch den linken Motor hat es dabei erwischt. Immer noch hängen die Jäger dran, links und rechts kurvend, drückend — der Gegner muß abgeschüttelt werden. Nur der Beobachter kann noch nach vorn schießen. Nach hinten sind wir ungeschützt. Ein blödes Gefühl! Ueberall prasselt's in die Maschine rein. Ein MG.-Schuß ins Instrument knallt mir irgendeinen Teil ins Gesicht. Nun scheint's den Kameraden neben mir gepackt zu haben. Eine schmerzhafte Bewegung. Er ist getroffen. „Durchhalten!" schrei ich ihm zu.

Heraus aus der Kiste!

Dreitausend Meter Höhe verloren. Auch der rechte Motor tut es nicht mehr, qualmt. Schaffen wir's im Gleitflug bis zu den deutschen Linien? Vielleicht! Tiefer geht's. Ich muß landen. Das Fahrwerk muß drinbleiben, es müßte mit der Hand herausgekurbelt werden. Der Beobachter verwundet — das schaffe ich allein nicht. Also Bauchlandung. Mitten hinein in die französischen Bunker. Noch immer hängt ein Jäger hinter uns, schießt!

Wir sind unten — wie, das weiß ich selber nicht mehr. Heraus aus der Kiste! Sſt! Noch schießt der französische Jäger auf uns. Nach rückwärts schaue ich zu den beiden Kameraden. Leblos hängen sie zwischen den Teilen, sie sind tot. Maschine und Bildmaterial vernichten! Zwei Brandbomben und das Flugzeug brennt. Nun heißt es türmen. Von überall her erhalten wir schon Beschuß. Mit MG.s und Gewehren kommen die Franzosen aus ihren Bunkern, schießen wie verrückt. In Kombination und Pelzstiefeln geht's los, laufen, laufen, hinwerfen — 150 Meter hinter uns sind die Verfolger. Sprungauf, marsch, marsch! Mit zusammengebissenen Zähnen hält der verwundete Kamerad aus. Ich ziehe ihn mit. Hinter einem Gebüsch Kriegsrat. Wie laufen wir? Aus dem Flugzeug heraus haben wir bereits Saarbrücken gesehen, dort muß also Forbach liegen. Weiter!

Links und rechts hauen die MG.-Schüsse in den Dreck, pfeifen uns die Gewehrkugeln um die Ohren. An Feldstellungen geht's vorbei. Der Franzose scheint hier ausgezogen zu sein. „Tolles Schwein!" haben wir anscheinend doch. An der nächsten Waldecke untersuche ich das verwundete Bein des Kameraden. Ein Ausschuß ist nicht vorhanden. Blutet wenig. Ein Steckschuß. Vielleicht nur ein Querschläger im Fleisch.

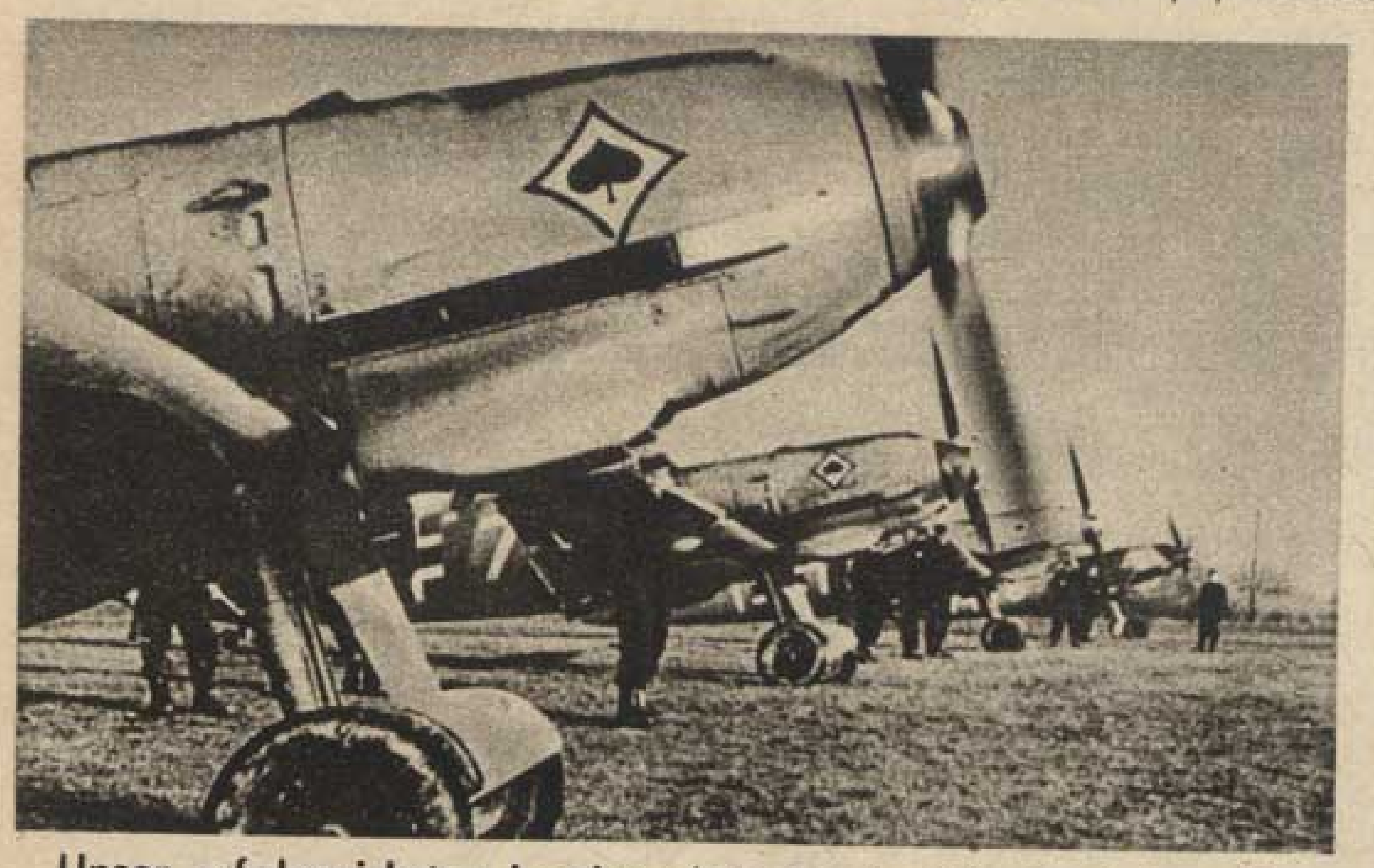
Genau auf Forbach

Auf! Im Zickzack geht's um eine Waldspitze, immer gewärtig, auf Franzmänner zu stoßen. Die Pistole in der Hand ... und dann kamen wir durch. Genau auf Forbach zu, stießen auf euch!"

Aus einem Schuppen beschaffen wir einen Karren, um den Beobachter weitertransportieren zu können. Mehrere Kilometer wird er zurückgefahren, bis sich hinten ein Kraftwagen findet, der nach Saarbrücken fährt. Erst als der verwundete Kamerad glücklich auf einem Verbandsplatz untergebracht ist, kann nun der Flugzeugführer daran denken, sich an die Strippe zu hängen und seiner Staffel Bericht zu erstatten.

Wilde Jagd / Das hätte schief gehen können Mit einem Motor glücklich zurück

Zwei Ketten bewaffneter Fernaufklärer sind unterwegs zum Krieg an Albions Küste. Die Gedanken der Männer zwischen Himmel und Wasser sind zuversichtlich auf das befohlene Ziel gerichtet: Ein ziemlich windiger Auftrag ist das heute. Ein durch Kriegsschiffe gedeckter Zug bewaffneter Schiffe soll angegriffen werden, und das in Küstennähe! Wirklich, alles dran. Küstenflak, Jäger — dazu vielleicht noch stundenlanges Suchen, das den englischen Vorpostenbooten die wunderbarste Gelegenheit gibt, in aller Ruhe den Anflug deutscher Bombenflugzeuge durchzumelden.

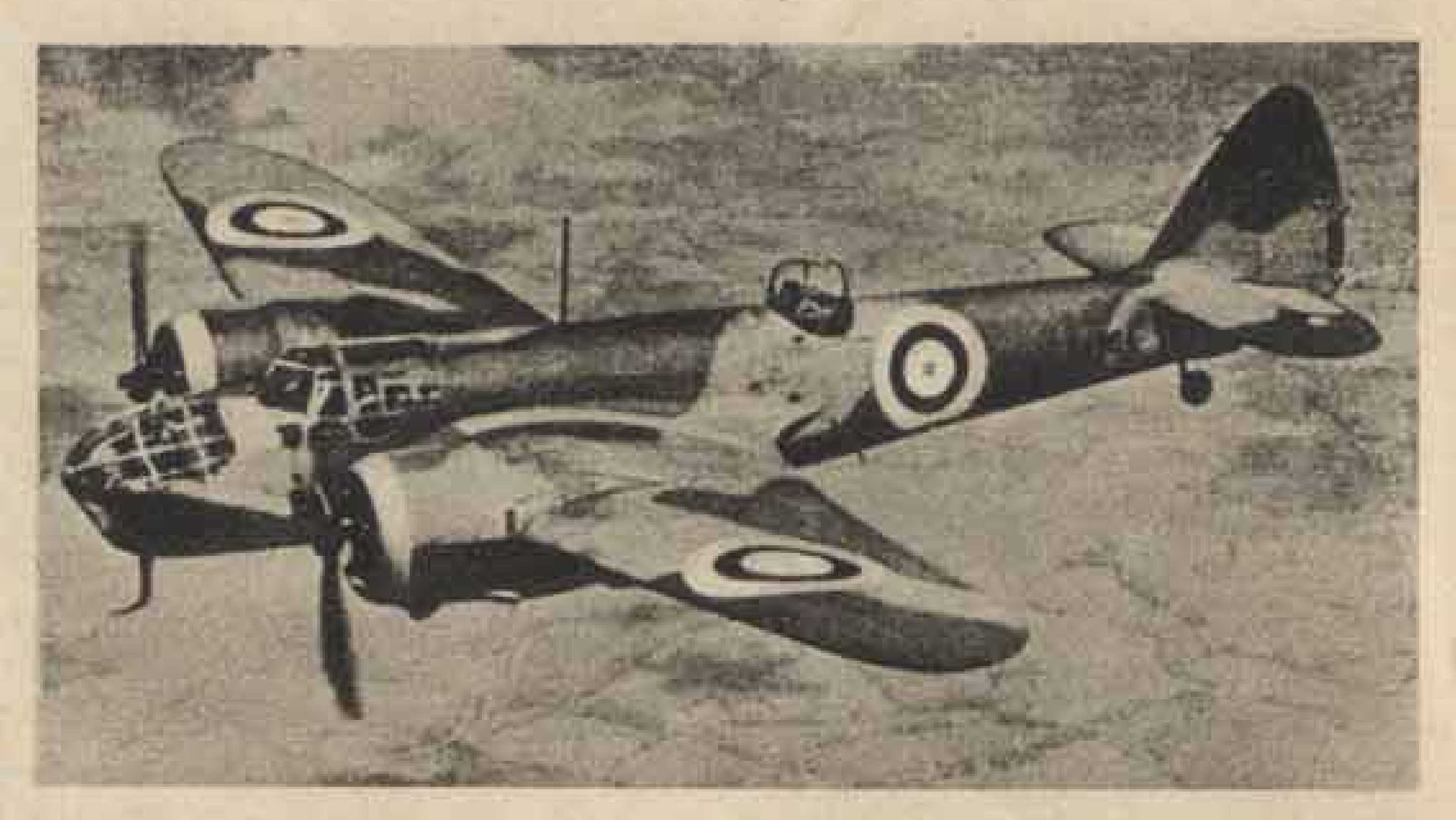


Unser erfolgreichstes Jagdgeschwader im Westen trägt als Geschwaderzeichen das Pik As

Schon ist der Morray Firth im Norden Schottlands in Sicht. Donnernd brausen die Ketten dahin. Sie folgen der tiefen Einbuchtung und fliegen in Richtung Aberdeen. Längst sitzen die Heckschützen an ihren MG.s, bereit, jedem Angriff die Stirn zu bieten. Doch noch

immer regt sich nichts! Weder zeigt sich der erwartete Konvoi, noch melden sich die Jäger — Pech und Glück in einem Atemzug.

Soeben donnern sie auf der Höhe von Edinburgh an der Küste entlang, da bricht die wilde Jagd herein: 9 englische Jäger. Nun gilt's! In rasender Fahrt kommen sie heran — ein Ausweichen ist unmöglich. Schon klacken die ersten Einschläge in die Flächen. Die deutschen Bomber sprühen dem Gegner aus allen Rohren ihre Garben entgegen, da sind sie schon vorbei, ziehen weg und sammeln sich zu neuem Angriff.



Englisches Flugzeug vom Typ Blenheim

Da, was ist das? Der linke Kettenhund der zweiten Kette verliert mächtig an Fahrt — und schon stürzen sich die Jäger auf den Zurückbleibenden. Sicher hat der Motor was abgekriegt. Die beiden anderen Flugzeuge der zweiten Kette drehen sofort hart ab und schützen den Kameraden vor dem konzentrischen Angriff der heranbrausenden Jäger.

Eben will der „Rhombus" auch heraneilen, da haut ihm ein vorbeiflitzender Engländer eine ganze Garbe durch den Motor, wütend rattern die MG.s der getroffenen Maschine hinterher — da zischt schon eine Wolke aus dem rechten Motor, Kühler und Oelleitung sind zerschossen! Das Oel kleckert unheimlich schnell heraus — gleich wird die Maschine Feierabend machen. Kurz entschlossen stellt der Flugzeugführer den rechten Motor ganz ab, es muß mit einem gehen!

Wieder stürzen die Jäger herab — sie wollen den „Rhombus" fassen, ehe er sich an die erste Kette angehängt hat, was er, mit einem Motor nachhinkend, verzweifelt versucht. Wieder schlagen die Nickelmantelgeschosse der Tommys mit ekligem Klacken in Flächen und Rumpf. Die Kanzel ist durchsiebt — und — dicht hinter dem Genick des Flugzeugführers hat ein Geschoß, von hinten durch den Rumpf kommend, das Metallgehäuse durchschlagen, klatscht auf die Lederhaube des Flugzeugführers und — fällt kraftlos herab.

Gott sei Dank, die Kraft des Geschosses war auf dem langen Weg durch verschiedene Metallkörper schon verbraucht. Das hätte schief gehen können: ohne Flugzeugführer, mit einem Motor mitten in einem Schwarm feindlicher Jäger — doch es ist jetzt keine Zeit zu Betrachtungen. Wenn doch die erste Kette nur verhalten wollte — die Sekunden werden zur Ewigkeit — merken die denn nichts — doch, sie erfassen die Lage: Der Verband muß dicht aufschließen, will er nicht von den wieder heranbrausenden Jägern zersprengt werden.

Das dritte und vierte Mal brausen sie noch heran — jedesmal von einem Hagel aus allen MG.s empfangen. Schon haben die ersten ganz abgedreht, es wird etwas Luft. Anscheinend ist den Kerlen der Schnaps knapp geworden, die Jagd hat Freund und Feind weit auf die See herausgetragen.

Wir atmen auf, das Schlimmste scheint überstanden. Doch da hinten hacken noch so ein paar hartnäckige Kerle in unsere zweite Kette. Wenn das mal gut geht! Kurz entschlossen dreht die erste Kette bei und eilt den Kameraden der zweiten Kette zu Hilfe, während der „Rhombus", behindert durch den Ausfall des rechten Motors, stur weiterfliegt, was aus dem heilgebliebenen Motor herauszuholen ist.

Unbemerkt kommen sie davon — sie haben wirklich Dusel. Hoffentlich hält der Motor durch. Nun haben sie Zeit, den Schaden in Ruhe zu besehen. Längst hat der Flugzeugführer das Flugzeug ausgetrimmt (d. h. das durch den Ausfall des rechten Motors gestörte Gleichgewicht wiederhergestellt), da erleben sie die nächste Ueberraschung. Der Haupttank enthält nur wenige hundert Liter Sprit, die für den Rückflug längst nicht ausreichen. Der kostbare Saft läuft munter durch die zerschossene Zuleitung aus. Auch das noch.

„Der Reservetank wird in den Innentank umgefüllt", schreit der Beobachter. Eine kleine Handpumpe, mit einem allerdings lächerlich kleinen Hubraum, dicht am Sitz des Flugzeugführers, sie muß es schaffen. Jeder kennt jetzt nur noch einen Gedanken: Stur durchhalten! „Fritz, komm nach vorn, du mußt weiterpumpen", ruft Feldwebel R., Beobachter und Kommandant des Flugzeuges, seinem Bordmechaniker durch die Leitung zu.

Inzwischen ist der Kommandant bereits dabei, den zu fliegenden Kurs abzusetzen. Es sind noch Hunderte von Kilometern bis nach Haus. Fritz pumpt unermüdlich, das Biest von Handpumpe schafft herzlich wenig, doch es geht, langsam, aber sicher fließt Liter um Liter in den Innentank — der Motor bekommt seinen Sprit!

Dann sitzt der Beobachter wieder am Hebel. Schwitzend löst einer den anderen ab: Pumpen, pumpen, pumpen, Stephan, der Flugzeugführer, wagt sogar schon ein verstohlenes Grinsen — na also, macht sich ja, will er wohl damit sagen. Doch er spricht es nicht aus, lieber nicht! — Die Jungens sind eisern auf Draht.

Wie ein Luchs paßt Stephan auf, daß der Motor nicht überanstrengt wird — doch der macht ruhig und zuverlässig seine Touren. Unermüdlich holt der Funker seine Peilungen, während der Beobachter über den Kurs wacht. Und schon wird es dunkel.

Und dann ein Freudengebrüll: Das Flugzeug hält genau auf den Heimathorst zu, das Landefeuer leuchtet herauf, sie kommen direkt auf die Einflugschneise.

Die letzte peinliche Ueberraschung kann schon keinen mehr erschüttern: Der Druckautomat zum Herausdrehen des Fahrgestells hat auch was abbekommen, doch im Nu ist das Fahrgestell mit der Hand herausgekurbelt, und — endlich, endlich — rollt der brave Vogel nach einer glatten Landung zu seinem Standplatz.



Männer, die weder Tod noch Teufel fürchten; jeder von ihnen hat mindestens einen Abschuß



Hart war der Winter, aber unablässig starteten Flugzeuge gegen England

Verschiedene Typen und ihr Einsatz

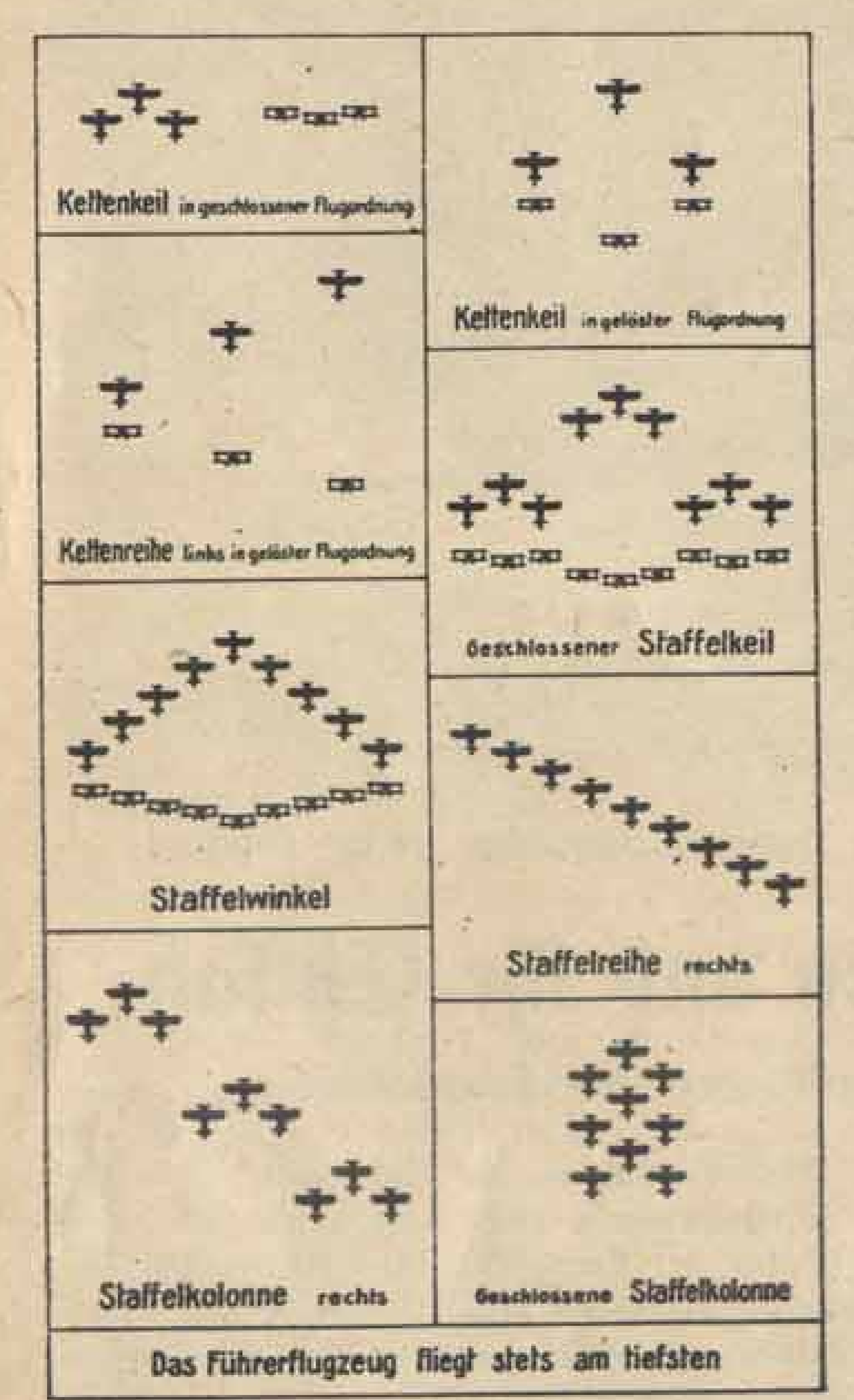
Aufgaben der Aufklärer, Jagdflieger und Kampfflieger

Nahaufklärer sind einmotorige Doppelsitzer. Ihre Besatzung besteht aus dem Beobachter als Kommandanten und dem Flugzeugführer. Sie sind mit einem beweglichen MG., das vom Beobachter bedient wird, und einem starr eingebauten MG. für den Flugzeugführer ausgestattet. Die wichtigsten Ausrüstungsstücke sind Funksende- und Empfangsanlage für das Zusammenarbeiten mit Bodenfunkstellen (z. B. beim Artillerieeinschießen) und das Bildgerät zum Festhalten der Erkundungsergebnisse. Manchmal kann auf Lichtbildaufnahmen verzichtet werden. Dafür werden die Ergebnisse der Beobachtungen in der Karte oder auf Meldekarten schriftlich oder in Form einer Skizze niedergelegt und in besonderen Behältern auf Meldeabwurfstellen abgeworfen oder persönlich auf Gefechtslandeplätzen überbracht. — Die Bauweise von Flugzeugen für die Nahaufklärung muß gute Beobachtung nach unten und nach den Seiten gestatten. Sie sind daher meistens Hochdecker.

Fernaufklärer betreiben die operative Luftaufklärung und beschaffen so für den Oberbefehlshaber der Luftwaffe und die Luftflottenchefs die Unterlagen für den Einsatz der Kampfverbände im großen. Die Erkundungsergebnisse werden durch Lichtbilder eingebracht oder durch Funk schon während des Fluges übermittelt. Fernaufklärungsstaffeln werden auch den obersten Kommandobehörden des Heeres (z. B. dem Oberbefehlshaber des Heeres, Oberbefehlshaber einer Heeresgruppe usw.) zur Durchführung der für sie notwendigen operativen Aufklärung zur Verfügung gestellt. Fernaufklärungsflugzeuge müssen große Schnelligkeit und Reichweite besitzen. Sie sind zweimotorig und haben 2 bis 3 MG.s. Die Besatzung besteht aus dem Beobachter, einem Flugzeugführer und einem Bordfunker, der zugleich Fliegerschütze ist.

Jagdflieger stellen gemeinsam mit Flakartillerie und Flugmeldedienst die Luftverteidigung in der Heimat und an der Front sicher. Sie führen ihren Kampf ausschließlich im Angriff. Jagdflieger sind einmotorige Einsitzer. Man verlangt von ihnen große Schnelligkeit und Wendigkeit.

Flug-Ordnungen



Ihre Reichweiten brauchen nicht sehr groß zu sein. Sie haben starr eingebaute MG.s und Kanonen als Bordwaffen.

Kampfflieger sind der wichtigste Bestandteil der Angriffsluftwaffe. Sie sind die Träger des Luftkrieges, der weit hinein in das Kriegsgebiet des Feindes und bis an die Grenze des Flugbereiches führt. Die Kampfflieger führen ihre Aufgaben in erster Linie im Bombenangriff durch. Diese Angriffe erfolgen im Hoch- oder Tiefangriff durch Abwurf von Bomben verschiedener Art und Kaliber.

Die Anforderungen, die an ein Kampfflugzeug gestellt werden, sind große Nutzlast, große Eindringtiefe und starke Bewaffnung. Kampfflugzeuge haben zwei oder mehr Motoren und drei bis fünf bewegliche MG.s. Die Besatzung besteht im allgemeinen aus einem Flugzeugführer, einem Bombenschützen und zwei Fliegerschützen, von denen einer Bordfunker ist.

Sturzkampfflieger haben die gleichen Aufgaben wie Kampfflieger. Jedoch werfen Sturzkampfflieger Bomben nicht im Horizontalflug, sondern im steilen Sturzflug ab. Ihre Haupteigenschaften sind Schnelligkeit und Wendigkeit.

Sturzkampfflieger greifen das Ziel im Sturzflug aus großen Höhen an, werfen die Bomben und fangen unmittelbar darauf das Flugzeug so ab, daß es rechtzeitig wieder die Horizontallage einnimmt. Neuzeitliche Sturzkampfflugzeuge haben eine selbsttätige Abwurfvorrichtung, die mit der Bombenauslösung in Tätigkeit tritt. Der Sturzangriff erfordert höchste Festigkeit des Materials, da durch das Abfangen die Flugzeugteile stark beansprucht werden.

Sturzkampfflugzeuge sind ein- oder zweimotorig und haben ein bis zwei MG.s. Die Besatzung besteht aus einem Flugzeugführer und einem Fliegerschützen, der zugleich Bordfunker ist.

Verbindungsflugzeuge sind Flugzeuge mit veränderlichen Tragflügeln zur Verkürzung der Abflug- und Landestrecke. Sie sind in der Lage, auf kleinstem Raum zu landen und wieder zu starten.

Das Flugzeug ist einmotorig und hat eine Besatzung von zwei bis drei Mann. Höchste Geschwindigkeit 175 km, geringste Geschwindigkeit 51 km, Landegeschwindigkeit 38 km in der Stunde.

Flugboote starten vom Wasser aus und landen wieder auf dem Wasser, können aber auch durch Schleuderanlage gestartet werden. Sie werden zur Fernaufklärung über See eingesetzt. Dazu befähigt sie eine sehr große Reichweite.

Die Besatzung besteht aus dem Beobachter, dem Flugzeugführer und zwei Fliegerschützen, von denen einer zugleich Bordfunker, der andere Bordmechaniker ist. Als Bordwaffen werden mehrere MG.s sowie Bomben mitgeführt.

Mehrzweck-Schwimmerflugzeuge können sowohl als Kampfflugzeuge als auch als Aufklärer verwendet werden. Sie sind meist zweimotorig und haben 4 Mann Besatzung. Die Bewaffnung besteht aus zwei beweglichen und einem starr eingebauten MG. Diese Flugzeuge können sowohl Bomben als auch ein Torpedo mitnehmen.

Aufklärungs-Schwimmerflugzeuge können auf dem Wasser starten und landen, aber auch von Bord eines Kriegsschiffes aus durch Schleuderstart eingesetzt werden. Sie dienen vornehmlich der Aufklärung für Einheiten der Kriegsmarine.

Diese Flugzeuge sind einmotorig und haben eine Besatzung von zwei Mann. Die Bewaffnung besteht aus einem beweglichen und einem starr eingebauten, durch den Luftschraubenkreis feuernden MG., sowie Bomben.

Wie im Traum die Landung ausgeführt

So starb ein deutscher Flieger — Erschütternder Kameradschaftsbericht

Ein verwundeter Flieger erzählt:

Wir waren auf Feindflug, ich als Beobachter nahe bei dem Führer, die Schützen an ihren Waffen in den Kanzeln. In einem Kampf, in den wir über fremdem Land verwickelt waren, erhielten wir von einem gegnerischen Flugzeug mehrere Treffer, die zwar nicht unsere Flugkraft minderten, aber unseren Führer an Kopf, Brust und Bein schwer verletzten, so daß er auf seinem Sitz zusammensackte und die Hand von der Steuerung lassen mußte.

Zur Freude der Besatzung, die sich schon zum Absprung fertig machte, drängte ich mich trotz meiner Verwundung am Fuße neben den Halbtoten. Es gelang mir auch fast wider mein Erwarten, die Maschine zu wenden und über die deutsche Front zurückzubringen, womit sich aber meine abgelauschten Flugfähigkeiten völlig erschöpft hatten, denn ich, Beobachter, der ich war, vermochte weder eine Maschine zu starten noch zu landen. Ueber einem als Landeplatz hergerichteten Sturzacker zog ich einige weite Kreise, bei denen das Flugzeug oft über die Flügel abzurutschen drohte, unentschlossen, ob ich die Landung und den wahrscheinlichen tödlichen Bruch wagen sollte, als ich an einer Regung des zusammengesunkenen Kameraden merkte, daß noch Leben in ihm war.

Ich schrie ihm ins Ohr: „Landen! Landen!“ Er hörte mich schließlich, aus dem Sterben noch einmal zurückkehrend, öffnete die zähen Augenlider, wischte über das blutige Gesicht und richtete sich mühsam auf. Wie im Traume packte er die Steuerung und schob seinen Fuß auf das Seitensteuer, worauf er, ein mattes Lächeln um den Mund, die Maschine zur Landung ansetzte. Dabei vergaß er nicht einmal, den Ausschwebeweg des Flugzeuges zu verkürzen, indem er es vor dem Abfangen ein wenig seitlich rutschen ließ.

Sein Lächeln wuchs noch, als er fühlte, daß wir Boden hatten; dann aber war es mir, er ging hinter seinem Lächeln davon. Lange blieben wir reglos in der Maschine sitzen und wagten nicht, das Leben zu ergreifen, das er uns geschenkt hatte, bis Kameraden des Flugplatzes freudig auf uns zueilten.

Gott schenke mir einen solchen Tod!

Wer verneigte sich nicht mit mir in tiefer Schuld vor diesem Unbekannten?



Der Staffelhund, ein treuer Kamerad

Die Luftschlacht über der Deutschen Bucht

Ein Ruhmesblatt der Fliegerwaffe — 36 Tommies heruntergeholt

Bei dem am 18. Dezember unternommenen Versuch, die deutsche Nordwestküste anzugreifen, erlitt die englische Luftwaffe eine vernichtende Niederlage. In der Luftschlacht, die sich nördlich von Helgoland entwickelte, und in den anschließenden Kämpfen über der Deutschen Bucht wurden von 52 angreifenden Flugzeugen 36 abgeschossen. Die Kühnheit und der unwiderstehliche Angriffsgeist der deutschen Luftwaffe, die in dieser Schlacht glänzend unter Beweis gestellt wurden, bürgen dafür, daß jeder erneute Versuch der Briten, Deutschland anzugreifen, ein genau so furchtbares Ende finden wird. Der Tag wird ewig ein Ruhmesblatt der deutschen Luftwaffe sein.

„Der Film lief ab, wie er ablaufen mußte", äußerte sich Oberstleutnant Schumacher, der deutsche Geschwaderkommandant, über die gewaltige fünfstündige Luftschlacht. „Der britische Anflug, der sich bei günstigem Wetter vollzog, blauem Himmel und geringem Bodendunst, wurde frühzeitig gemeldet. Meine Staffeln, Jäger und Zerstörer, wurden in die Räume



Oberstleutnant Schumacher, der Kommandeur des siegreichen Jagdgeschwaders in der großen Luftschlacht vom 18. Dezember über der Deutschen Bucht

geschickt, die von den Engländern berührt werden mußten, wenn sie die Küste angreifen wollten. Für alle Fälle ließ ich geringe Reserven an der Nordseeküste.

Für mich war auf meinem Gefechtsstand nun nichts mehr zu tun. Ich war eben meiner Sache, daß es zu einem Zusammentreffen mit den Tommies kommen mußte, vollkommen sicher. Die Staffeln in der Luft hatte ich sowieso durch Funkspruch an der Strippe. Also bestand meine Aufgabe nur noch darin, mich selbst in meine brave Messerschmitt zu setzen und meinen Jungens zu helfen, daß sie möglichst viele Engländer herunterbrachten.

Beim Start war nicht viel zu sehen. Bodendunst über den Inseln hart am Rande der Küste. Aber in tausend Meter Höhe freier, unbehinderter Blick, phantastisch weit, 50 bis 60 Kilometer. Ein wunderbares Bild, das sich mir als Jagdflieger bot. Im Norden, im Osten, überall standen Sprengwölkchen am Himmel, überall in der Luft tummelten sich meine Jäger, stießen hinab auf Punkte. Diese Punkte waren die englischen Kampfflugzeuge.

Meine Maschine raste weiter. Bald schoß sie durch weiße Benzindämpfe, die aus getroffenen feindlichen Tanks strömten, bald durch Rauchwolken, die von abstürzenden britischen Bombern emporstiegen. Vorn hoch über mir plötzlich ein paar versprengte Tommies. Ich hielt darauf zu. In ungefähr 3000 Meter Höhe — es können auch 3500 Meter gewesen sein — kam ich dicht heran, nahm mir einen Engländer aufs Korn und schoß ihm eine Garbe vor die Kanzel. Die Tommies drückten weg, sie schossen nicht, sie suchten das Weite.

Aber meine Maschine war schneller. Ich ließ meinen Mann nicht aus den Augen, ich flog meinen zweiten Angriff. Ein paar Schüsse, dann zog ich wieder hoch, zum dritten Angriff. In einem Winkel von 45 bis 50 Grad kam ich von der Seite und legte ihm eine Garbe diesmal haarscharf vor die Kanzel. Er mußte hindurch.

Schon rauchte er. Um den Tommy war es geschehn.

Aber in demselben Augenblick bekam ich von einem Rottenkameraden des erledigten Briten Schläge in mein Flugzeug. Heftiger Benzingeruch, der Tank war getroffen. Das Kabinenfenster auf! Der Motor machte auch weniger Touren. Langsam, vorsichtig flog ich nach Hause und landete mit dem letzten Tropfen „Sprit". Ich zählte zahlreiche Treffer in meiner Maschine.

Ungefähr 20 bis 25 Minuten war ich weg gewesen. Ich war der letzte, der startete, und der erste, der zurückkehrte. Nach mir trafen laufend meine Flugzeugführer ein. Es war kaum eine Maschine, die nicht vor der Landung wackelte, um einen glücklichen Abschuß anzuzeigen."

Hauptmann Falk war mit einem Teil seiner Staffel auf einem Aufklärungsflug, als ihn die Nachricht vom Anflug der feindlichen Verbände erreichte.

„Ich nahm sofort Kurs. Die Rauchwolken der Flak gaben mir noch genauere Richtung an. Es war ein Mordsgebumse in der Luft. Ich hatte so etwas noch nicht erlebt. Ueberall, wohin man sah, fielen die Tommies herunter. Ueberall wurden die Briten von den deutschen Jägern gejagt. Ich selbst flog sofort einen englischen Bomber an, bekam drei Treffer in meine Maschine, einer ging haarscharf am Kopf vorbei. Aber dann hatte ich den Engländer gut im Visier und schoß, was aus dem Lauf herausging. Wie ein Stein kippte der britische Bomber ab und stürzte, eine qualmende Rauchwolke hinter sich lassend, in den Bach.

Mit fünf Maschinen waren wir zuletzt 150 Kilometer draußen auf See hinter den Engländern her, und alle paar Minuten schossen wir einen Tommy herunter. Ich nahm mir einen zweiten Engländer vor. Schon qualmte aus der schwergetroffenen Wellington die weiße Benzinfahne, als plötzlich aus einem Motor meiner Messerschmitt eine schwarze Rauchgarbe aufschoß. Also hatte der feindliche Heckschütze, der bis zuletzt geschossen hatte, doch getroffen. 130 Kilometer von der Küste entfernt, mußte ich dann mit dem anderen Motor den



Motoren und Apparaturen sind Herz und Nerven der Maschine. Die Monteure halten sie in Ordnung

Heimflug antreten. Mit halber Kraft konnte ich aber dann doch glatt landen."

Der Schneid und das Draufgängertum, die Entschlossenheit, Zähigkeit, Willensstärke und Pflichttreue, mit denen die deutschen Flieger diesen Kampf glorreich bestanden, waren unerhört. Einem Hauptmann nahm eine englische Kugel ein Auge weg. Das Blut strömte ihm über das Gesicht. Zerrissen und gepeitscht von wahnsinnigen Schmerzen blieb er am Steuer seiner Maschine. Der Pilot eines anderen Flugzeuges erhielt einen Brustschuß, der Funker einen Armschuß, aber beide führten ihre Messerschmitt glücklich in den Heimathafen. Einem Leutnant drangen Splitter des Schaltkastens, den eine Kugel neben seinem Sitz zertrümmerte, in Arm und Brust. Sein angekratzter Motor konnte nur noch blubbern, aber er ließ es sich nicht nehmen, vor der Landung eine Platzrunde zu machen, um durch zünftiges Wackeln seinen Abschuß schon von der Luft aus zu melden. Ein Feldwebel hatte seine Munition restlos verfeuert. In seiner Wut hatte er sich in den Feind so verbissen, daß er einen schweren englischen

Bomber anflog, eine Weile im britischen Verband mitzog und den Engländern dauernd mit der Faust drohte.

Unverwüstlich wie die deutschen Flieger waren auch ihre Maschinen. 30 bis 35 Treffer hatten manche Flugzeuge abbekommen. Fast 150 Kilometer von der Küste entfernt hatte sich der Kampf abgespielt, aber trotz der Beschädigungen kamen die Apparate, bis auf zwei, nach Hause.

Eine kampferprobte Kameradschaft

Heer und Luftwaffe — durch Zusammenarbeit zum Erfolg

„Jeder Kerl hier im Schützengraben ist ein Held, und ein Dichter hat richtig gesagt: „Es gibt nicht so viel Eisen wie ihr Helden draußen seid.“ Jeder einzelne verdient das Eiserne; das muß jeder sagen, der unsere braven Leute kämpfen sieht.“ So schrieb der größte unter den deutschen Fliegern, Manfred Freiherr von Richthofen, als er noch Ordonnanzoffizier der 18. Inf.-Brigade war, am 15. Januar 1915 in einem Brief nach Hause. Mit Stolz hat er bis zu seinem Heldentode die Uniform seiner Ulanen getragen, und immer wieder hat er sich in seiner vorbildlichen Bescheidenheit voll Bewunderung über die Leistungen des deutschen Soldaten ausgesprochen, der tief unter dem Reich der Flieger, in der Hölle des Erdkampfes seine Pflicht tat. Dem Infanteristen zu helfen, der die Schlacht entscheidet, indem er mit seinem Körper und mit seiner Waffe von der feindlichen Stellung Besitz ergreift, war ihm höchster Sinn auch seines souveränen Kämpfertums in der Luft.

Selbst beim Essen tragen sie ihre Schwimmwesten, um in jedem Augenblick eingreifen zu können

In diesem Kriege tragen die Flieger ihre eigene Uniform. Neben Heer und Marine bilden sie einen selbständigen Wehrmachtteil. Der Feldmarschall des Reiches, der höchste Offizier der deutschen Wehrmacht, ist ihr Oberbefehlshaber.

Nach großen operativen Plänen ihres eigenen Generalstabes zerschlägt die Masse unserer Luftstreitkräfte ihren polnischen Gegner und erkämpft in wenigen Tagen die Luftherrschaft im gesamten polnischen Raum. Bewundert und beneidet von den Regimentern am Westwall dürfen die Kampfgeschwader auch in diesem Stadium des Kampfes dem Feinde ans Leder. Was sie im Kampfe gegen die englische Seemacht leisten, ist ohne Beispiel.

Tag für Tag überwachen die Flieger den gesamten französischen und englischen Raum und liefern der Obersten Führung die bedeutsamsten Aufklärungsergebnisse. Gefürchtet von den Feinden und geliebt von ihren Kameraden zu Lande und zu Wasser, getragen vom Vertrauen des ganzen deutschen Volkes, bilden unsere Luftflotten die schnellste Angriffswaffe der neuen Wehrmacht.

Große Teile der fliegenden Verbände der Luftwaffe sowohl wie der Flakartillerie stehen unmittelbar im Dienste des Erdkampfes, eingegliedert in die Organisation des Feldheeres. Der Nahaufklärer, der dem Divisionskommandeur Gewißheit über die Feindlage verschafft, der Beobachtungsflieger, der die weittragenden Batterien einschießt, sie sind heute unentbehrliche Organe der Truppenführung. Jeder Stoßtruppler, jeder Mann in den

Vorpostenstellungen und Geschützständen des Vorfeldes kennt ihre wichtigen Funktionen und steht mit ihnen oft genug in persönlicher kämpferischer Zusammenarbeit. Aber auch die Masse der operativen Luftwaffe kämpft für die Entscheidung in der Erdschlacht, wenn sie mit ihrem weiten Aktionsradius und mit der Schnelligkeit, die sie vor allen anderen Waffen auszeichnet, den Zentren des feindlichen Widerstandes zu Leibe geht.

Immer noch ist es der schlichte Kämpfer mit Gewehr und MG., der das vollendet, was mit der ganzen Vielfalt der modernen Waffen vorbereitet und erleichtert wurde. Gerade aus dem Kreise unserer größten Fliegerhelden ist immer wieder nachdrücklichst betont worden, daß der Flieger erst dann den Lohn für seinen Einsatz davonträgt, wenn der Infanterist im Kampf Mann gegen Mann, Auge in Auge mit dem Feind, die Schlacht entschieden hat. Zu welchen Erfolgen eine enge Zusammenarbeit zwischen Heer und Luftwaffe führen kann, wird am deutlichsten in dem abschließenden Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht über den polnischen Feldzug:

„In engster Zusammenarbeit mit dem Heere haben in ununterbrochenen Einsätzen Schlacht- und Sturzkampfflieger Bunkerstellungen, Batterien, Truppenansammlungen, Marschbewegungen, Ausladungen usw. angegriffen. Durch ihre Todesverachtung haben sie dem Heere unendlich viel Blut erspart und zum Gesamterfolg in höchstem Ausmaße beigetragen."



Vor dem Feindflug wird das Essenfassen nicht vergessen

Dem Heere Blut zu ersparen und am Siege ruhmreichen Anteil zu nehmen, dazu werden die deutschen Flieger auch im weiteren Verlaufe des Krieges berufen sein. Die Welt darf sicher sein, daß sie ihre künftigen Aufgaben an der Seite des Heeres mit dem gleichen Nachdruck lösen werden wie in Polen.

Vier Jäger gegen zwölf Morane

Der erste Feuerstoß sitzt — Die Maschine kippt zerfetzt nach unten ab

„Feindliche Flugzeuge im Anflug!" Von den vordersten Spähposten der Front jagte die Meldung durch den Aether zum Feldflugplatz. Ein paar Sekunden später waren die Jäger schon in der Luft, nahmen Kurs auf die vermutliche Einflugstelle. Klarste Sicht, seit Wochen nicht mehr so gut, selbst in der großen Höhe, in der die beiden Messerschmitt-Maschinen, die vorausgestartet waren, genau auf die Grenze zuflogen.

Da ist die Front schon! Und da sind auch die feindlichen Flugzeuge. Zwei, drei, nein — acht, zehn, zwölf schwarze Pünktchen heben sich vom hellen Mittagshimmel ab. Unten hat die französische Flak, die die deutschen Jäger von der Grenze ab aufs Korn nahm, das Schießen eingestellt. Jetzt sind die deutschen Jäger — inzwischen sind es vier Maschinen — am Feind.

Und nun zeigt sich, wem der französische Angriff gilt: Vor sich her treiben die zwölf

Morane einen deutschen Fernaufklärer! Die Jäger wenden in engster Kurve und jagen ihre Garben aus Kanonen und Maschinengewehren zwischen das Rudel. Im Augenblick lassen die zwölf von dem Fernaufklärer ab, geben ihre geordnete Formation auf und stieben wild durcheinander; jeder will sich zunächst aus den todbringenden Garben bringen.

Es knallt und kracht, als ob die Hölle los ist. Der Führer der deutschen Jagdgruppe, der selbst am Knüppel der ersten Maschine des Schwarms sitzt, hat einen Franzosen vor sich bekommen, der nicht mehr rechtzeitig abdrehen kann. Aus 60 Meter Entfernung trifft ihn der erste Feuerstoß. Und dieser erste Stoß sitzt. Die Fetzen fliegen, die Morane kippt nach unten ab. In Sekundenschnelle hat sich dies alles abgespielt, in leichter Spirale stürzt die Morane ab. Kein Fallschirm öffnet sich, nur Augenblicke sind es, bis die Maschine am Boden zerschellt.

Keiner der übrigen hat mehr Lust, sich mit den deutschen Jägern einzulassen; elf Morane kurven durcheinander, um dem rasenden Feuer der vier Deutschen zu entgehen. Längst ist der Fernaufklärer in Sicherheit, hat den Weg über die Grenze heimwärts gefunden, und hier, über französischem Boden, spielt sich der Kampf der Jäger ab. Einen eigentlichen Luftkampf kann man es gar nicht mehr nennen. Der überraschende Abschuß scheint eine Panik hervorgerufen zu haben. In dem wilden Durcheinander bieten die Franzosen den Jägern immer wieder ungewollte Gelegenheit, einige gutsitzende Schüsse anzubringen.

Das Rudel, das so wohlgeordnet in Angriffspositur dem Fernaufklärer nachsetzte, hat sich in einzeln fliegende Flugzeuge aufgelöst, von denen jetzt jedes den glücklichsten Augenblick abwartet, um — zu verschwinden! Tatsächlich, in kurzer Zeit sind die vier deutschen Jäger Herren des Luftraumes über Diedenhofen.

Schwarzer Tag für die Britenflotte

Angriff auf Scapa Flow — Keine Sicherheit, Herr Churchill!

Nachdem Kapitänleutnant Prien trotz Minensperre und anderer Sicherungen in Scapa Flow eingedrungen war und das Schlachtschiff „Royal Oak" torpediert hatte, nachdem deutsche Flieger dem Firth of Forth einen recht unangenehmen Besuch gemacht hatten, wurde es den Briten in ihren als „unbedingt sicher" geglaubten Schlupfwinkeln ungemütlich. Sie jagten ihre Kriegsschiffe hin und her, um sie den deutschen Torpedos und Fliegerbomben nicht hilflos preiszugeben, bis Churchill im Unterhaus dann die Erklärung abgab, Scapa Flow sei völlig umgebaut worden und vor deutschen Angriffen in jeder Weise gesichert. Einige Zeit darauf brachten deutsche Aufklärer die Meldung, daß der größte Teil der englischen Home Fleet wieder in Scapa Flow läge. Dann erfolgte am 16. März ein Angriff deutscher Flieger, der als der bisher größte Schlag gegen Englands Flotte angesprochen werden muß. Der Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht stellt knapp und hart fest:

Drei Schlachtschiffe und ein Kreuzer wurden durch Bomben getroffen und schwer beschädigt. Die Beschädigung von zwei weiteren Kriegsschiffen ist wahrscheinlich. Die Flugplätze Stromneß, Earth House und Kirkwall, sowie eine Flakstellung wurden angegrifen und mit Bomben belegt. Trotz starker Jagd- und Flakabwehr des Feindes führten die deutschen Kampfflugzeuge ihre Aufträge erfolgreich durch und kehrten ohne Verluste zurück. —

Wahrhaftig, ein katastrophaler Tag für Englands Geltung als Seemacht, wie er schlimmer nicht gedacht werden kann.

*

Major Fritz Doench, der Staffelführer der siegreichen Scapa-Flow-Flieger, berichtet über das kühne und große Unternehmen:

Am Sonnabendnachmittag — wir saßen auf dem Flugplatz — kam der Alarm. In wenigen Minuten starteten die Maschinen.

Natürlich schlugen wir nicht den direkten Weg ein, um den Engländern eine desto sicherere Ueberraschung zu bereiten. Unser Plan war es, in der Dämmerung bei den feindlichen Seestreitkräften einzutreffen.

Als wir von Osten auf die große Bucht zuflogen, sahen wir eine Unzahl von großen und größten Kriegsschiffen dort unten liegen, so daß es schwer war, die richtigen auszusuchen. Es ist uns aber geglückt, die vier dicksten Brocken auszumachen und zu treffen, und zwar nicht weniger als vier Volltreffer anzubringen. Außerdem fielen einige unserer Bomben dicht neben den Schiffen nieder, so daß wir genau beobachten konnten, wie durch die Unterwasserdetonation die Schiffe angelupft wurden."

*

Der vierundzwanzigjährige Oberleutnant Magnussen, von seiner Besatzung kurz „Mac" genannt, führte bei dem Unternehmen seinen dreizehnten Feindflug durch.

„In der Menge der Kriegsschiffe schätzte ich fünf besonders schwere Brocken als große Schlachtschiffe ein. Wie bei einer Uebung klappten alle Befehle. Mein Bombenschütze lag in der Kanzel und gab mir, dem Flugzeugführer, kleine Korrekturen zum richtigen Anflug. Nach einigen Sekunden kam der erlösende Befehl. Unsere Gedanken waren jetzt bei dem „schweren Koffer", den wir mit besten Wünschen für den Tommy nach unten geschickt hatten.

Nach zehn bis zwölf Sekunden rief mir der Schütze zu: „Hat getroffen, Herr Oberleutnant, er brennt!" Schon sahen wir den Erfolg, dicker Qualm verbreitete sich aus dem Vorschiff, die Wolke verbreitete sich zusehends, bald war das ganze Schiff in schwarzen Rauch gehüllt. Dazwischen zuckten rote und dunkelrote Blitze. Dieses Bild war für uns so faszinierend, daß wir trotz des Flakfeuers vier bis fünf Minuten über unserm Opfer kreisten.

Noch lange begleitete uns auf dem Rückflug in der Dunkelheit der Lichtschein einer ungeheuren Brandfackel, die mit Sicherheit darauf hindeutete, daß unser dicker Kasten lichterloh brannte."

*

Oberleutnant Philipps, 24 Jahre, hatte mit seinem Verband die um Scapa Flow verteilten Jagdflugplätze anzugreifen und die britischen Jäger an einer wirksamen Abwehr zu hindern.

„Zwei englische Jäger versuchten, von hinten an meine Maschine heranzukommen. Es gelang ihnen aber nicht. Und so konnte ich meine Bombenreihe planmäßig auf den Flugplatz Earth House legen. Ich beobachtete das Aufblitzen von Bombe auf Bombe genau. Staub- und Rauchwolken, dann heller Feuerschein! Die anderen Kameraden, die den Flugplatz bereits brennen sahen, konnten ihre Angriffe auf die Flugplätze Kirkwall und Stromneß richten. Zu meiner Freude sah ich auch, wie zwischen dem Aufblitzen der schweren Flak einige Bombenexplosio-



**Drei Offiziere berichten über den Luftangriff
Oberleutnant Magnussen (links), Staffelführer Major Doench (Mitte), Oberleutnant Philipps (rechts)**

nen aufleuchteten. Der Nachbarverband mußte genau so gut getroffen haben."

*

Die Briten haben bei diesem schneidigen Fliegerangriff wohl selbst die Ergebnislosigkeit ihrer verzweifelten Abwehr eingesehen. Das ergibt sich aus der Schilderung des Kriegsberichters Fritz Dettmann:

„21.10 Uhr. Es ist so weit. Klar zeichnen sich die Konturen der Küste ab, die Umrisse der weiten Bucht von Scapa Flow. Ein Scheinwerfer zuckt in den Himmel. Dann aber öffnen sich alle Schlünde der Hölle.

Taghell leuchtet es in die Kabine. Rotweiße Bälle platzen um uns und unter uns auseinander. Scheinwerfer geistern herauf. Es müssen 20 bis 25 sein, die ihre weißen gefährlichen Arme nach uns ausstrecken. Es werden 50 bis 60 Flakgeschütze aller Kaliber sein, die ununterbrochen auf die winzigen Punkte im Aether feuern . . .

Pechschwarz, durch keinen Schimmer unterbrochen, liegt das Wasser der Bucht von Scapa Flow unter uns, wo vorher die Nachbarketten ihre Bombenlasten auf die britischen Kriegsfahrzeuge warfen. An diesem Punkte also, wo eben die Vernichtung niederging, scheint man sich in völliges Dunkel gehüllt zu haben."

Bomben auf Engeland

Worte von Wilhelm Stoeppler. — Musik von Norbert Schultze

Wir fühlen in Horsten und Höhen
Des Adlers verwegenes Glück!
Wir steigen zum Tor
Der Sonne empor,
Wir lassen die Erde zurück!

Kamerad! Kamerad! Alle Mädels müssen warten!
Kamerad! Kamerad! Der Befehl ist da, wir starten!
Kamerad! Kamerad! Die Losung ist bekannt:
Ran an den Feind! Ran an den Feind!
Bomben auf Engeland!

Wir flogen zur Weichsel und Warthe,
Wir flogen ins polnische Land!
Wir trafen es schwer,
Das feindliche Heer,
Mit Blitzen und Bomben und Brand!

Kehrreim: Kamerad! Kamerad! . . .

So wurde die jüngste der Waffen
Im Feuer getauft und geweiht!
Vom Rhein bis zum Meer;
Das fliegende Heer —
So stehn wir zum Einsatz bereit!

Kehrreim: Kamerad! Kamerad! . . .

Wir stellen den britischen Löwen
Zum letzten entscheidenden Schlag.
Wir halten Gericht.
Ein Weltreich zerbricht!
Das wird unser stolzester Tag!

Kamerad! Kamerad! Alle Mädels müssen warten!
Kamerad! Kamerad! Hermann Göring ruft, wir starten!
Kamerad! Kamerad! Die Losung ist bekannt:
Ran an den Feind! Ran an den Feind!
Bomben auf Engeland!
:,: Hört ihr die Motoren singen:
Ran an den Feind!
Hört ihr's in den Ohren klingen:
Ran an den Feind!
Bomben! Bomben! Bomben auf Engeland! :,:

Wehrpolitische Schriftenreihe „Kleine Kriegshefte". Zentralverlag der NSDAP., Fr. Eher Nachf. G. m. b., Berlin
Druck: Deutscher Verlag, Berlin

Wer kennt sie?

Deutsche Kriegsflugzeuge / Zu dem Beitrag im Innern des Heftes

Nahaufklärer
Henschel Hs 126
(Hochdecker)

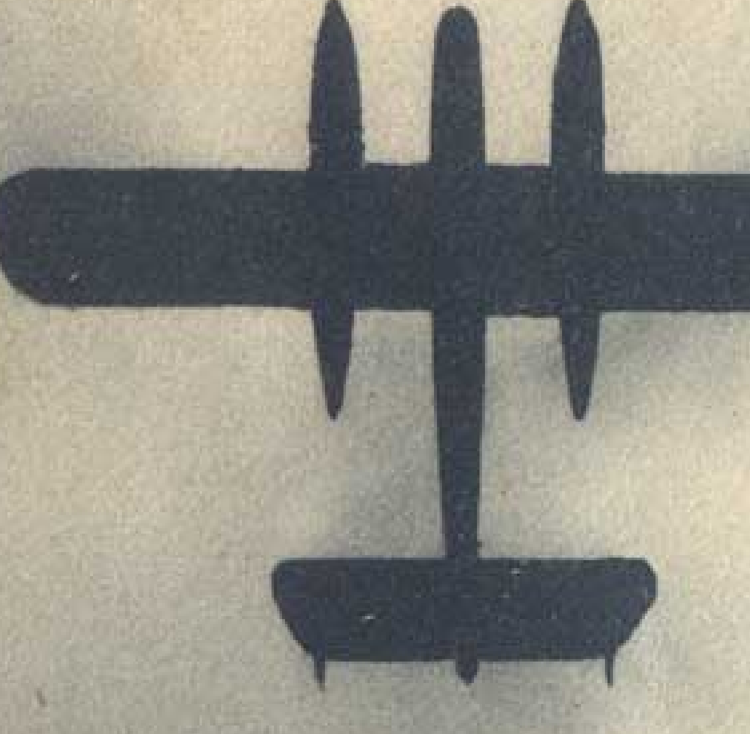
Fernaufklärer
Dornier Do 17

Jäger
Messerschmitt Me 109

Kampfflugzeug
Heinkel He 111

Sturzkampfflugzeug
Junkers Ju 87

Flugboot
Dornier Do 18



Mehrzwecke- Schwimmerflugzeug
Blohm u. Voss Ha 139

Aufklärungs-
Schwimmerflugzeug
Heinkel He 114

Verbindungs-
flugzeug
Fieseler „Storch“
Fi 156